

AÉRO JOURNAL

N°24
BIMESTRIEL
AVR - MAI 02



LA ROUTE DU RHIN août 44 - mai 45

**D'ANNUNZIO
ET LE RAID SUR VIENNE
PUTT... PUTT... MARU
EAGLE SQUADRON**



M 04873 - 24 - F: 6,55 € - RD



Belgique : 7,40 euros

AÉRO-JOURNAL DÉMÉNAGE



APRÈS L'ARMAGNAC, LES PRUNEAUX....

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47551 AGEN-BOÉ CEDEX 1

Tél. : 05 53 98 35 79 – Fax : 05 53 98 20 32
e-mail : aeroeditions@free.fr

NOTAM [NOTICE TO AIRMEN]

L'exception culturelle française

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la puissance aérienne a joué un rôle capital, mais pas nécessairement décisif. Contrairement à ce que pensaient les plus chauds partisans de l'aviation, celle-ci n'a remplacé ni le navire, ni le char, ni même le fantassin. Les deux derniers ont été indispensables pour occuper le terrain, une condition *sine qua non* à la défaite allemande, et le premier irremplaçable pour acheminer ravitaillement, matériel et troupes.

Les éléments capitaux de la victoire des Alliés furent à n'en pas douter la complémentarité et l'interdépendance de leur aviation avec les autres armes. C'est dans ce domaine précis que leur stratégie a fait preuve de sa supériorité sur celle de leurs ennemis. Poursuivant à la fois une campagne de bombardement indépendante et sa mission d'appui des troupes au sol, l'aviation alliée a été en mesure d'éliminer toute menace venue du ciel et de profiter de la supériorité aérienne pour écraser les forces terrestres ennemies.

À l'inverse, l'Allemagne a limité l'emploi de l'aviation à l'appui des unités terrestres et le Japon à celui de ses navires. Quant aux Soviétiques, tout en développant une stratégie très limitative, ils ont bénéficié directement de l'effort aérien anglo-américain.

L'aviation ne pouvait pas gagner la guerre, mais sans elle, il n'était pas question de victoire. Cet enseignement, compris très tôt par les Alliés, les a conduits à accorder un statut égalitaire à l'aviation par rapport aux autres armes. Sa mise en œuvre nécessitait sa participation à toutes les grandes décisions concernant non seulement la stratégie globale, mais aussi l'industrie et l'affectation des ressources et du personnel.

Il est quand même étonnant de constater que les Français n'ont alors rien compris au film. À peine revenus dans le giron des Alliés, qui les financent, les arment et les entraînent, les voilà qui se déchirent à nouveau à propos de l'indépendance de l'armée de l'Air. Ce qui semblait un fait acquis, devant l'exigence des Américains, est remis en cause à peine la guerre terminée.

Ces Gaulois sont décidément incurables !

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 24 – Avril-mai 2002

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de 7 622,45 euros immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.

Commission paritaire : 77345

ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Christian-Jacques Ehrengardt

Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann

Responsable de la publication pour la Belgique :
J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique

Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS

50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance

(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).

Prix au numéro : 6,55 euros (France métropolitaine)

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 À la reconquête de la France (08.44 - 05.45)

Seconde et dernière partie relatant la participation à la libération de la France des unités aériennes venues d'Afrique.



29 La disparition de Leclerc

De nombreuses hypothèses ont été avancées pour expliquer la mort du général Leclerc le 28 novembre 1947. Tout semble laisser à penser aujourd'hui que le facteur humain fut déterminant.



32 Valse à Vienne

Le 9 août 1918, sous l'impulsion et le commandement de Gabriele d'Annunzio, une poignée d'aviateurs italiens exécutent un raid d'un rare audace sur Vienne.



40 One-O-Two

L'histoire d'un *Squadron* ordinaire du RAF Bomber Command vue à travers les rares joies et les nombreuses peines de ses membres.



48 Le cirque volant de Duxford

La RAF créa une unité spéciale chargée de présenter sur les différentes bases le matériel allemand capturé.



54 Eagle Squadrons

Avant l'entrée en guerre des États-Unis, un afflux massif de volontaires américains permet à la RAF de créer trois escadrons de chasse qui prennent le nom de *Eagle Squadrons*.



63 L'ange de Satan

Dans la série les as de l'aviation, la biographie de Charles MacDonald, un leader naturel qui savait se faire respecter au sol comme dans les airs.



68 La chasse française (24) : le GC II/6

Le GC II/6, qui a eu la particularité de voler sur trois types d'appareil différents, ne survivra pas à la campagne de France.

Un nouveau GC II/6 sera créé en 1942, mais son historique et celui du GC 2/6 *Travail* seront traités dans le prochain numéro.

À LA RECONQUÊTE

Second et dernier épisode de la participation à la libération de la France des unités aériennes venues d'Afrique du Nord. Le 15 août 1944, Alliés et Français débarquent en Provence, la 2^{ème} DB est aux portes de Paris, mais la route du Rhin est encore longue et semée d'embûches.

Christian-Jacques Ehrengardt

**Seconde époque :
la route du Rhin
août 44 - mai 45**



E DE LA FRANCE





Tandis que le 15 août, les Alliés et la 1^{ère} armée française débarquent en Provence dans le cadre de l'opération « Dragoon », les livraisons en provenance des États-Unis d'avions, mais aussi de rechanges, de carburant et de lubrifiant, de rations et d'équipements divers, se poursuivent conformément aux accords négociés dans le cadre du « Lend-Lease ». En effet, à partir de la fin de l'année 1943, le rééquipement de l'aviation française est devenu une affaire purement américaine, les Britanniques n'ayant pas les moyens de faire face aux demandes de l'armée de l'Air.

Pénurie de personnel

Le « Plan VII » a pris une certaine ampleur depuis son approbation en octobre 1943 par le général Arnold, commandant l'USAAF. Ce

plan « renforcé » prévoit d'aligner 172 unités de première ligne avec 2 800 appareils en mai 1946. Néanmoins jugée « prématurée » par les chefs de l'état-major combiné, la question reste en suspens jusqu'en novembre 1944. C'est alors que les autorités françaises renouvellent leur demande en faisant valoir qu'elles disposent de 20 000 aviateurs supplémentaires depuis la libération d'une grande partie du territoire français.

Il est nécessaire d'évoquer ici un élément fréquemment omis par les auteurs français. Il faut se souvenir que la majorité des pilotes qui forment les forces aériennes françaises sont issus de l'armée de l'Air de l'armistice. Or, celle-ci s'est vue contingentée en nombre d'heures de vol d'une manière très sévère par l'occupant. Certes, la libération du territoire national a permis l'incorporation de plusieurs milliers d'équipages retenus en métropole, mais ceux-ci n'ont plus alors qu'une valeur militaire très théorique.

Un plan de modernisation irréaliste et prématuré.

Dès décembre 1941, le secrétariat à l'Air de Vichy avait ordonné une enquête sur le taux alarmant des accidents aériens imputables au personnel. Le rapport avait conclu à un fort déficit en heures d'entraînement. On peut imaginer sans mal que la situation ne s'était guère améliorée trois ans plus tard et qu'elle avait même eu tendance à se dégrader sérieusement. Lorsque le GT 3/15 *Maine* sera créé au Bourget en janvier 1945, l'état-major éprouvera les pires difficultés à rassembler un nombre suffisant de pilotes compétents à lui affecter. Il faudra en fait deux mois et demi

pour mettre cette unité en état opérationnel. Ce n'est guère qu'au cours du dernier trimestre de l'année 1944 qu'arrivent les premiers contingents de navigants formés *ab initio* aux États-

Unis. Cependant, la plupart servent surtout à combler les pertes et les départs et aucun d'entre eux ne possède la moindre expérience opérationnelle permettant de remplacer les officiers d'encadrement appelés dans les états-majors.

Le Plan VIII

Depuis août 1944, la situation a quelque peu changé. Le gouvernement provisoire s'est installé à Paris et, en novembre, un nouveau ministère, confié à M. Tillon, a remplacé le commissariat à l'Air qui avait été créé en avril 1944 à Alger. Le 31 octobre, le général Valin a succédé au général Bouscat comme chef d'état-major de l'armée de l'Air, ce dernier ayant pris les fonctions d'inspecteur général et de commandant des forces aériennes engagées.

Le problème du réarmement de l'armée française est, depuis octobre 1944, l'affaire du général Loomis, promu chef de la *Rearmament Division* de la *SHAEP Mission to France* (*Supreme Headquarters Allied Expeditionary*

La guerre est terminée, les Spitfire Mk. IX du GC 2/7 *Nice* sont alignés pour une parade sur le terrain de Stuttgart. Au premier plan, le MJ345 qui, provient d'une unité polonaise (N° 316 *Squadron*). Il faut toutefois noter que cet appareil, comme un certain nombre de Spitfire, ne sera cédé à la France que le 27 novembre 1945, date à laquelle les *Squadrons* français seront officiellement restitués à l'armée de l'Air. (ECPAD)





Force). Se fondant sur l'expérience du passé, celui-ci estime que la pénurie de personnel spécialisé compétent en Afrique du Nord a empêché la création d'une force tactique française indépendante. Pour lui, il est surtout urgent de compléter les effectifs des escadres françaises afin de les porter au niveau de leurs équivalents britanniques ou américains. Il préconise la création de neuf groupes supplémentaires (huit équipés de matériel US et un de matériel britannique) – le « groupe » français étant l'équivalent d'un « Squadron » anglo-américain.

La mise en place du Plan VII devant s'achever à la fin du premier semestre 1944, le général Bouscat avait déjà mis la main à la pâte dès septembre 1943 sur le programme suivant, baptisé Plan VIII. Encore une fois trop ambitieux, il est ramené à de plus justes proportions, soit 123 groupes en ligne fin 1945 au lieu des 172 initialement prévus. Les chefs de l'état-major combiné allié (*Combined Chiefs of Staff*) le rejettent fin 1943 sans même l'examiner, le jugeant prématuré et irréaliste.

Révisant leur copie, les Français présentent en juin 1944 un nouveau « Plan VIII » mieux adapté aux réalités, devant déboucher sur la mise en ligne de 108 groupes fin 1946. Cependant, ce plan comporte un certain nombre d'hypothèses de travail car, à cette époque, se posent quelques questions, certaines anciennes mais encore d'actualité, d'autres nouvelles :

- Quand la guerre contre l'Allemagne va-t-elle s'achever ?
- Quel rôle les Alliés entendent-ils faire tenir à l'aviation française jusqu'à la cessation des hostilités et après ?
- L'armée de l'Air participera-t-elle à un corps expéditionnaire en Extrême-Orient ?

Plusieurs hypothèses de travail sont donc retenues, mais les Alliés manifestent une certaine réticence à accepter ce plan parce qu'ils craignent de financer un programme destiné à être mis en place après la cessation des hostilités. Toutefois, c'est au sein même du haut commandement français que viennent les pires coups bas contre le général Bouscat. L'armée de Terre n'a cessé de vouloir remettre en cause l'indépendance de l'aviation et la vive polémique entre le général Juin, chef d'état-major de la Défense nationale, et Bouscat amène ce dernier à reviser les prétentions du Plan VIII à la baisse. Conscient que ce plan ne recueillera jamais l'adhésion des Alliés, le nouveau ministre de l'Air, Charles Tillon, lance le Plan VIIbis, simple extension du Plan VII.

De l'eau dans le gaz

Approuvée à tous les niveaux, cette « extension » doit prendre effet au 1^{er} janvier 1945, mais fin avril aucun matériel destiné à la création de plusieurs PC et quatre nouveaux groupes de combat n'est encore arrivé en France. C'est alors que les relations franco-américaines se dégradent brutalement jusqu'à un point qui va amener les Américains à couper d'un seul coup d'un seul le robinet du « Lend-Lease ».

Tout commence le 24 avril 1945, lorsque le général de

Lattre refuse d'obtempérer aux ordres du général Devers, commandant la 7^{ème} armée US, qui lui demande d'évacuer Stuttgart, ville qui se trouve dans sa zone d'action et qui représente pour lui un nœud de communication vital. Le général de Lattre n'a pas agi de sa propre initiative, mais sur les instructions du général De Gaulle. L'incident est aussitôt

remonté au *Supreme Commander*, le général Dwight D. Eisenhower, qui considère ces instructions comme une « violation des accords existants ». Dans une lettre adressée le 28 avril à De Gaulle, il rappelle que les

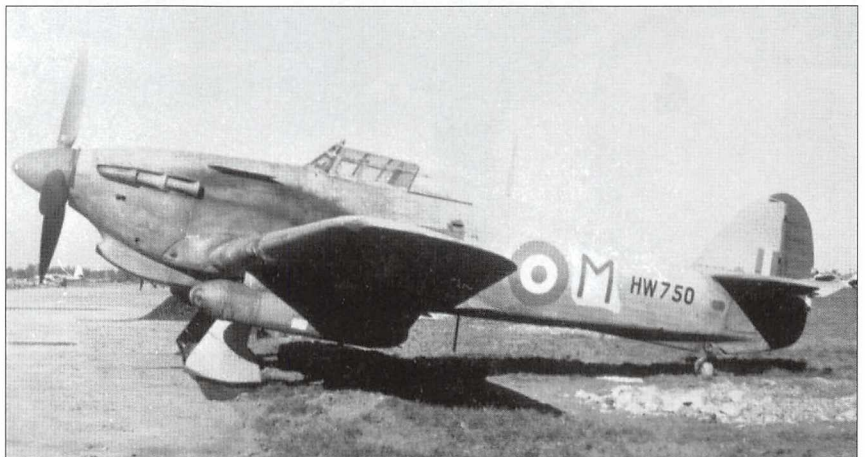
forces françaises ont été armées et équipées par les États-Unis et se trouvent sous le contrôle des chefs de l'état-major combiné. Il ajoute qu'il n'a donc pas d'autre choix que d'informer ceux-ci de la présente situation. C'est ce qu'il fait le jour même, en suggérant de stopper sans délai la livraison de tout matériel qui n'aurait pas encore pris la mer. L'affaire remonte jusqu'au président Truman et donne lieu à un échange de correspondances entre les deux chefs d'état. Pendant que les Français tentent de faire revenir les Américains sur leur décision, le 1^{er} mai 1945, le département de la Guerre informe le général Loomis qu'il cesse toute nouvelle livraison en faveur des forces aériennes françaises. Le 8 mai, Eisenhower confirme aux dépôts US en Europe de bloquer la livraison du matériel, mais pas des rechanges.

Alors que « l'embargo » est sur le point d'être levé, un nouvel incident, beaucoup plus sérieux que le précédent, met en péril les relations politiques franco-américaines.

Eisenhower fait décréter l'embargo total sur le « lend-lease ».

Ci-dessous :
le Hurricane Mk. IIC HW750 avait été mis à la disposition du commandant Jules Morlat, commandant le GDA 550. Comme sur tous ses avions, il avait peint l'initiale de son patronyme.
(Collection J. Mutin)

En bas :
des P-47D-30-RE attendent leur prise en compte par une unité de première ligne. Ce lot comprenant 40 machines a été affecté aux Français en septembre 1944. L'appareil au premier plan (44-20355) sera initialement affecté au GC 3/6 Roussillon. On notera que les appareils sortaient d'usine peints aux couleurs françaises.
(ECPAD)





Ci-dessous :
cérémonie de remise de la
croix de Guerre le 2 juin à La
Réghaia à sept pilotes du GC
1/4 Navarre.
Le commandant Monraisse,
commandant la 3^{ème} escadre,
accueille le général René
Bouscat, chef d'état-major des
forces aériennes françaises.
Dans le fond, le P-39N du
commandant du 1/4.

En bas :
visite officielle de M. François
Grenier, commissaire à l'Air (au
centre), à La Réghaia, le 9
juillet 1944.
À gauche, le commandant
Joseph Machot de La
Martinière, nouveau comman-
dant de la 3^{ème} escadre depuis
quelques jours, et à droite, le
commandant Paul Stehlin,
commandant la section fran-
çaise du Bône Fighter
Command.
(ECPAD)

Après avoir chassé les dernières troupes allemandes dans le Nord de l'Italie, entre la frontière suisse et le golfe de Gênes, le détachement de l'armée des Alpes du général Doyen poursuit sa marche en avant dans le val d'Aoste, malgré les demandes réitérées du général Devers d'effectuer un repli. Fin mai 1945, celui-ci apprend que non seulement les Français n'ont pas obéi, mais que le général De Gaulle a l'intention d'annexer la province de Cuneo à la France. Le bras de fer manque de se transformer en affrontement armé.

Nous passerons rapidement sur les implications politiques de cette affaire qui dépassent le cadre de cette étude.

Cependant, ses conséquences sont aussi rapides que brutales. Le 9 juin, Eisenhower décrète un embargo total sur les livraisons à l'armée française, à l'exception des rations et d'un peu de carburant. Le 18 juin, le département de la Guerre demande à ce que l'aide militaire à la France par le biais du « Lend-Lease » soit définitivement et intégralement stoppée. Le 5 juillet, le président Truman entérine cette décision.

Relancer la production aéronautique : une priorité nationale.

La fin du « Lend-Lease » signifie que non seulement l'armée de l'Air ne recevra plus un seul avion neuf, mais qu'elle devra payer comptant les rechanges pour les avions déjà livrés et régler la facture de ceux qu'elle compte conserver. Le 9 juillet, le ministère de la Guerre britannique accepte de reprendre ses livraisons pour combler les pertes et assurer une maintenance adéquate du matériel existant. Bien

évidemment, cette décision ne concerne que le matériel d'origine britannique et il est loin d'être le plus nombreux et le plus moderne.

On est en droit de se demander ce qui a poussé le général De Gaulle à entamer un nouveau bras de fer avec les

Américains, alors que l'affaire de Stuttgart ne laissait planer aucun doute sur leur réaction. Les Français sont-ils alors si sûrs de relancer leur propre industrie militaire au point de ne pas craindre de se passer de l'aide américaine ?

L'industrie aéronautique française a souffert des bombardements alliés et des destructions perpétrées par les Allemands qui, en outre, n'ont pas négligé la moindre occasion d'embarquer les précieuses machines-outils. Les industriels en récupéreront une partie et saisiront à leur tour toutes celles qu'ils trouveront dans la zone d'occupation de l'armée française.

Une industrie nationale convalescente

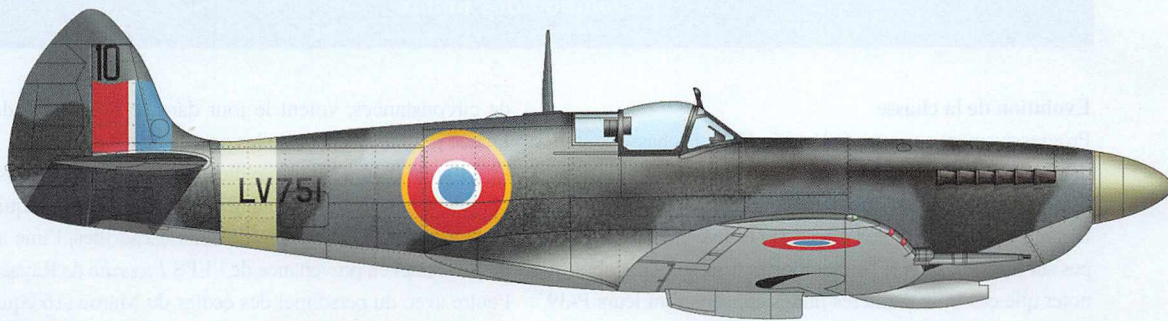
Bien que relancées dès fin août 1944, les chaînes de production tournent au ralenti. Les difficultés à surmonter s'annoncent plus complexes que prévu. Sur 1 439 avions de combat « nouveaux » en commande au 31 décembre 1945, seuls quelques prototypes auront été livrés à cette date.

Toutefois, c'est dans le domaine technique que l'industrie aéronautique française est la plus sinistrée. Étroitement surveillés par les autorités d'occupation, les bureaux d'études ont été les laissés-pour-compte du prodigieux bond technologique réalisé pendant les cinq dernières années. Quelques études ont bien été menées de manière clandestine, mais elles portent pour la plupart sur des modèles d'une technologie dépassée. La saisie de documents techniques dans les bureaux d'études allemands et l'autopsie des avions récupérés outre-Rhin permettront à nos ingénieurs de combler progressivement leur retard.

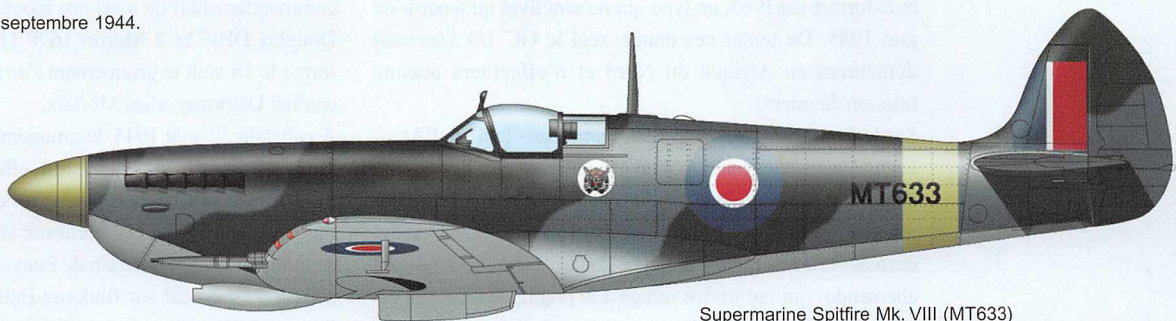
Pour relancer sans tarder la production, le gouvernement opte dans un premier temps pour la reprise des modèles déjà existants sur les chaînes ou en réparations pour le compte de la Luftwaffe (D.520, Fw 190, Ju 88A, Ju 52, Si 204, MS.500...). Outre que la mise en production de ces appareils ne fait qu'accroître le retard technique des constructeurs, elle n'offre à l'armée de l'Air que des avions périmés dont la valeur militaire reste plutôt symbolique. L'état lancera parallèlement une ambitieuse (et coûteuse) politique de prototypes qui, bien qu'autant décriée que sa devancière des années trente, sera génératrice de progrès et porteuse de promesses... mais à long terme.

En mai 1945, l'armée de l'Air s'engage dans la voie d'une rapide sénescence dont ne la sortiront que... les États-Unis et le MDAP (*Mutual Defence Assistance Program*).

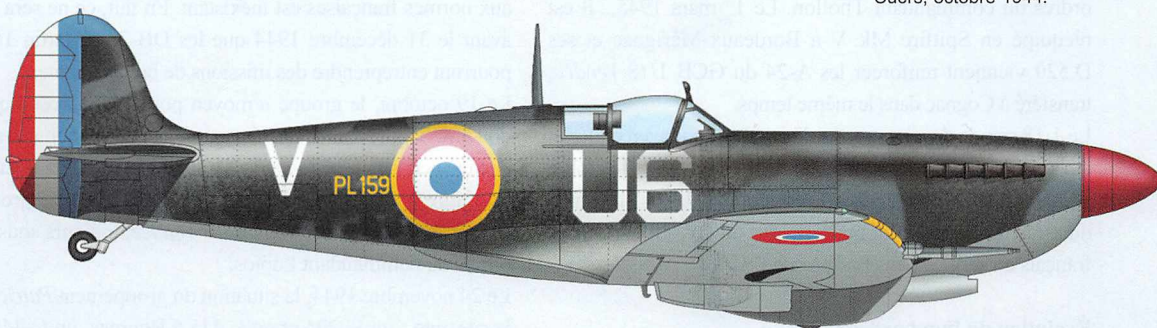




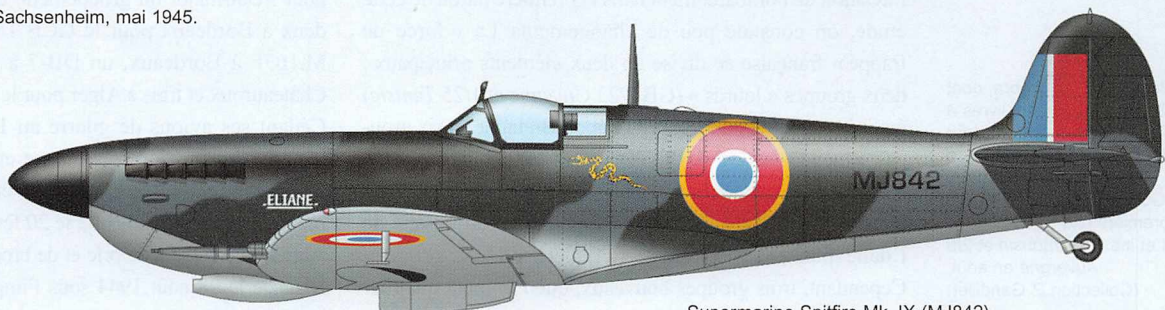
Supermarine Spitfire Mk. VIII (LV751)
GC 2/7 Nice
Dijon-Longvic, septembre 1944.



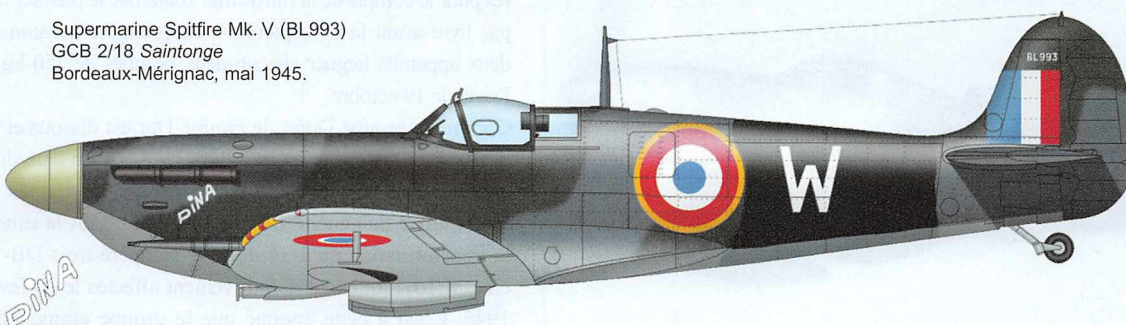
Supermarine Spitfire Mk. VIII (MT633)
Capitaine Pierre Villacèque
Commandant le GC 1/3 Corse
Cuers, octobre 1944.



Supermarine Spitfire Mk. IX (PL 159)
GC 1/3 Corse
Stuttgart-Groß Sachsenheim, mai 1945.



Supermarine Spitfire Mk. IX (MJ842)
Lieutenant Jacques de Beaucaudray
GC 1/3 Corse
Strasbourg-Entzheim, avril 1945.



Supermarine Spitfire Mk. V (BL993)
GCB 2/18 Saintonge
Bordeaux-Mérignac, mai 1945.



L'évolution des unités

Évolution de la chasse

Progressivement au cours de l'année 1944, la chasse se standardise sur trois modèles principaux : le P-47D et le P-39 livrés par les Américains et le Spitfire livré par les Britanniques. À la fin de l'année, on trouve ainsi trois groupes sur Spitfire, six sur Thunderbolt et trois sur Airacobra. À noter que ces trois dernières unités conserveront leurs P-39 jusqu'à la cessation des hostilités, car il avait été prévu de les transformer sur P-63, un type qui ne sera livré qu'à partir de juin 1945. De toutes ces unités, seul le GC 1/9 *Limousin* demeurera en Afrique du Nord et n'effectuera aucune mission de guerre.

Sur le front intérieur, comme on l'a vu dans le n° 6 d'Aéro-Journal, on note la création d'un groupe de chasse FFI en date du 19 août 1944. Équipé avec les D.520 en cours de réparation pour la Luftwaffe, ce groupe est confié à Marcel Doret et devient ainsi le « groupe Doret ». Employé contre les troupes allemandes qui ont trouvé refuge à la pointe de Grave, il est officiellement dissous le 30 novembre pour réintégrer le giron de l'armée de l'Air en tant que GC 2/18 *Saintonge* sous les ordres du commandant Thollon. Le 1^{er} mars 1945, il est rééquipé en Spitfire Mk. V à Bordeaux-Mérignac et ses D.520 viennent renforcer les A-24 du GCB 1/18 *Vendée*, transféré à Cognac dans le même temps.

Le 1/18 sera le dernier groupe de combat équipé en matériel de conception française jusqu'à sa dissolution le 10 octobre 1945. Il faudra attendre très exactement sept ans et l'introduction de l'Ouragan pour revoir un avion de chasse français en service dans l'armée de l'Air.

Évolution du bombardement

Par rapport à la situation dans laquelle nous avons laissé l'aviation de bombardement dans la première partie de cette étude, on constate peu de changements. La « force de frappe » française se divise en deux éléments principaux : deux groupes « lourds » (GB 2/23 *Guyenne* et 1/25 *Tunisie*) équipés en Halifax et basés en Grande-Bretagne, et six groupes « moyens » (GB 1/19 *Gascogne*, 2/20 *Bretagne*, 1/22 *Maroc*, 1/32 *Bourgogne*, 2/52 *Franche-Comté* et 2/63 *Sénégal*) sur B-26 opérant principalement au-dessus de l'Italie (plus le 1/20 *Lorraine* en Angleterre).

Cependant, trois groupes nouveaux, que l'on peut qualifier

de circonstances, voient le jour dans le Sud-Ouest de la France pour œuvrer contre les poches de l'Atlantique.

Le 11 août 1944 à Mouzaïville, le commandant Lapios est nommé à la tête d'une unité, dite « groupe léger », équipée en Douglas A-24 et formée de deux escadrilles, l'une avec du personnel en provenance de l'EPS *Picardie* de Rayack et l'autre avec du personnel des écoles du Maroc (16 équipages en tout). Ce même jour, le commandant Bataille prend le commandement d'un « groupe moyen porteur » équipé de 6 Douglas DB-7 et 8 Martin 167F (13 équipages). Le tout forme le 18 août le groupement *Patrie* confié au lieutenant-colonel Demozay, alias Morlaix.

À partir du 27 août 1944, le groupement fait mouvement sur Toulouse-Francazal, d'où sont effectuées les premières missions dès le 29 pour retrouver les colonnes allemandes en fuite qui se dirigent vers Bordeaux et Angoulême. En raison de l'engorgement du terrain de Francazal, le groupe « moyen porteur » est évacué sur Toulouse-Balma le lendemain.

Ses appareils sont surtout utilisés pour la reconnaissance à vue et les liaisons, car le stock de bombes pour ces appareils aux normes françaises est inexistant. En fait, ce ne sera pas avant le 31 décembre 1944 que les DB-7 et Martin 167F pourront entreprendre des missions de bombardement.

Le 19 octobre, le groupe « moyen porteur » apprend qu'il doit être baptisé GB 2/18 *Béarn*, une dénomination qui sera changée en GB 1/34 *Béarn* le 10 novembre, date à laquelle il émigre à Bordeaux-Mérignac. Parallèlement, le groupe « léger » devient lui, le GCB 1/18 *Vendée*, toujours sous les ordres du commandant Lapios.

Le 24 novembre 1944, la situation du groupement *Patrie* est la suivante : un Si.204 et un C.445 à Bourges, un C-445 et un MS.500 à Vannes et un Mauboussin 129 à Bordeaux pour l'état-major du groupement; douze A-24 à Vannes et deux à Bordeaux pour le GCB 1/18; trois DB-7 et trois M.167F à Bordeaux, un DB-7 à Cognac, un M.167F à Châteauroux et trois à Alger pour le GB 1/34.

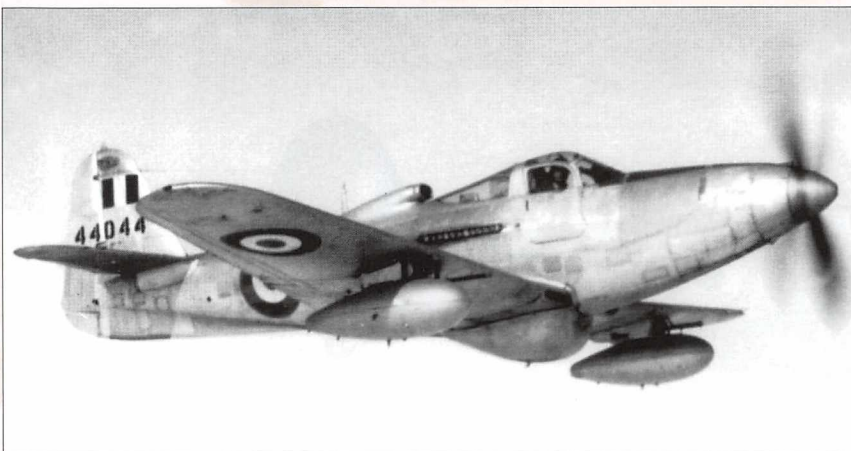
Cédant ses avions de guerre au 1/31 *Aunis* et au CICB (centre d'instruction à la chasse et au bombardement) de Francazal, le 1/34 est transformé en groupe de bombardement moyen sur B-26 entre le 20 février et le 6 mai 1945.

Autre unité créée « de bric et de broc », le groupe Dor naît à Blagnac le 28 août 1944 sous l'impulsion du commandant des « troupes aériennes FFI » de la région de Toulouse. Confié au capitaine Dor, il doit être équipé de Junkers Ju 88A récupérés dans les ateliers de la SNCASE où ils étaient réparés pour le compte de la Luftwaffe. Toutefois, le premier n'est pas livré avant le 20 septembre. La première mission voit deux appareils larguer chacun deux bombes de 250 kg sur Royan le 19 octobre.

Comme le groupe Doret, le groupe Dor est dissous et sert de noyau à la formation du GB 1/31 *Aunis* en date du 1^{er} décembre. Il est intégré aux forces aériennes de l'Atlantique du général Corniglion-Molinier. À la suite de la transformation du 1/34, le 1/31 récupère trois DB-7 et cinq M.167F qui sont définitivement affectés le 20 février 1945. C'est à cette époque que le groupe emménage à Cazaux où il terminera la guerre.

Le Bell P-63C Kingcobra, dont 112 exemplaires sont livrés à partir de juin 1945, arrivent trop tardivement pour entrer en action.

Le GC 2/6 *Travail* recevra ses premiers exemplaires le 18 juillet et les 1/9 *Limousin* et 2/9 *Auvergne* en août. (Collection P. Gandillet)





Évolution de la reconnaissance

Bien que la modernisation, voire le simple maintien, de l'aviation de reconnaissance française n'ait jamais fait partie des plans américains, en août 1944 elle n'en existe toujours pas moins sous la forme du GR 2/33 *Savoie*. Les deux escadrilles ont été engagées de manière autonome sur des matériels très distincts : la 1^{ère} escadrille sur Lockheed F-5 et la 2^{ème} sur Spitfire. Le 15 août 1944, les deux escadrilles sont temporairement rassemblées en Corse (la « 1 » à Borgo et la « 2 » à Calvi).

Le 1^{er} septembre 1944, la 1^{ère} escadrille se pose enfin en France, au Luc, avant de s'installer à Dijon-Longvic après une étape à Valence. Le 3 novembre, elle arrive à Nancy-Azot et le 1^{er} janvier 1945, elle est transformée en groupe à part entière : le GR 1/33 *Belfort* sous les ordres du commandant Gavaille. Réduit à un seul et unique F-5B disponible pendant les derniers jours de février 1945, le 1/33 se déplace à Colmar le 6 mars et touche quatre F-5G (44-25546, 828, 904 et 913) le 26 de ce mois et 25 autres en avril. Le groupe réalise sa dernière mission de guerre dans la matinée du 8 mai.

La 2^{ème} escadrille voyage un peu plus, de Ramatuelle (21.08.44) à Colmar (24.03.45), en passant par Puget-sur-Argens (23.08.44), Montélimar (05.09), Lyon-Satolas (09.09), Dijon (23.09) et Luxeuil (16.11). Le 22 septembre, elle reverse ses derniers Spitfire Mk. V et est désormais entièrement équipée en Mk. IX (huit appareils en tout). Lors de la création du 1/33, le commandant d'escadrille, le commandant Martre prend la tête du groupe 2/33 en date du 1^{er} janvier 1945. C'est ce même jour qu'est créée la 33^{ème} escadre de reconnaissance confiée au commandant Piechon; toutefois, cette création ne sera guère effective avant la fin des hostilités.

Le 14 janvier 1945, le 2/33 touche le premier des 27 Mustang qui seront cédés aux Français. Contrairement à ce qui a été souvent écrit, ce sont tous en fait des F-6 (15 F-6C, 11 F-6D et 1 F-6K) – cf *Aéro-Journal* n° 3.

Le 13 novembre 1944 est officiellement créé le GR 3/33 *Périgord* (qui n'a aucune relation avec la 33^{ème} escadre, ni de près ni de loin). Cette unité, formée avec le matériel et le personnel de l'état-major du groupement *Patrie*, est engagée depuis Cognac pour l'observation et le réglage d'artillerie au-dessus des poches de l'Atlantique. Pour plus de détails, nous renvoyons le lecteur à l'article paru dans le n° 18 d'*Aéro-Journal*.

Le groupe d'aviation des forces françaises des Alpes est créé le 20 octobre 1944 à Albiny-sur-Saône avec un C.270 et un Potez 43. Rattaché le 25 novembre au 1^{er} CAF, il devient GR 1/35 et récupère six MS.500 et deux A-24 (un détaché de la 5^{ème} escadre et un venu du Maroc).

Signalons que d'autres formations FFI du Sud-Ouest ont utilisé des avions d'observation, en particulier le groupe d'aviation du 12^{ème} régiment d'artillerie, mis sur pied en septembre 1944 sous les ordres de l'adjudant Muratelle à Sainte-Foy-la-Grande (Gironde). Il dispose alors d'un Puss Moth et du MS.500 n° 18 qui accomplit 36 missions; il sera endommagé deux fois par la *flak* de Royan. Un particulier met aussi à la disposition de ce groupe d'aviation son Caudron C.275 qu'il avait caché pendant l'occupation; il sera accidenté le 1^{er} mai à Surgères.

La Brigade Carnot du Corps franc Pomiès récupère dès le 18 août un MS.315 remis en état par le personnel de l'usine

Mauboussin d'Aire-sur-l'Adour évacuée quarante-huit heures plus tôt par les Allemands. Il est utilisé pour un lancer de tracts sur les troupes allemandes stationnées à Mont-de-Marsan le 21 août. Le groupe aérien, commandé par le capitaine Pécastaing, compte jusqu'à neuf appareils en septembre : outre le MS.315, un Luciole et sept Mauboussin 129. À partir du 14 avril 1945, toutes ces unités se fondent dans le GR 3/33 *Périgord*.

Évolution du transport

Au 15 août 1944, les forces aériennes françaises ne disposent que de deux groupes de transport. Cependant, sous la pression des événements face à la nécessité de rapatrier des milliers de prisonniers et déportés et d'acheminer vivres, médicaments et autres produits d'urgence dans les camps, le ministère de l'Air décide de réorganiser l'aviation de transport et confie la mission au colonel Alias. Sa tâche va être facilitée par la fourniture de 52 C-47, dont les sept premiers quittent les États-Unis en août 1944. Le 1^{er} mai 1945 voit la création du GMMTA (groupement des moyens militaires de transport aérien), dont Alias prend le commandement. Fin août 1945, le GMMTA aura rapatrié 13 800 prisonniers et déportés.

GT 1/15 *Touraine*

Sous les ordres du commandant Ventre, le 1/15 se trouve à Médiouna en août 1944. Son activité se partage alors entre le remorquage de manches et l'entraînement au PSV, qui

Ci-dessous :
le F-6C-10-NT (44-10889) peu après sa prise en compte par le GR 2/22 *Savoie*. L'appareil sera ultérieurement codé R7-N. (Collection J. Mutin)

En bas :
l'un des deux A-24B (42-54533) utilisé par le GR 1/35 au profit des forces françaises des Alpes. L'insigne, difficile à discerner, ressemble grossièrement à celui de l'école de Marrakech, ce qui pourrait préciser la provenance de l'appareil. Arrivés trop tardivement, les A-24 n'ont participé à aucune mission. (Collection J. Mutin)





Les unités de chasse au 8 mai 1945

Unité	Matériel	Base	Commandant	Nbre victoires 12.42-05.45
GC 1/2 Cigognes	Spitfire IX	Skeabroe	Cne de Bordas	-
GC 2/2 Berry	Spitfire IX	Lingen-Drope (B.105)	Cdt Guizard	1
GC 3/2 Alsace	Spitfire IX/XVI	Lingen-Drope (B.105)	Cne Andrieux	32
GC 4/2 Île-de-France	Spitfire IX/XVI	Lingen-Drope (B.105)	Cne Aubertin	21
GC 1/3 Corse	Spitfire IX	Stuttgart	Cne Villacèque	13
GC 2/3 Dauphiné	P-47D	Colmar	Cne Fabre (dit Garrus)	2
GC 3/3 Ardennes	P-47D	Luxeuil	Cdt Perdrizet	-
GC 1/4 Navarre	P-47D	Strasbourg	Cne de Pins	6
GC 1/5 Champagne	P-47D	Luxeuil	Cne Becq de Fouquières	4
GC 2/5 Lafayette	P-47D	Colmar	Cne Tardy de Montravel	10
GC 2/6 Travail	P-39Q	Nice	Cne Lacombe	-
GC 3/6 Roussillon	P-47D	Strasbourg	Cdt Clausse	3
GC 1/7 Provence	Spitfire IX	Stuttgart	Cne Madon	14
GC 2/7 Nice	Spitfire IX	Stuttgart	Cne Gauthier	30
GC 1/9 Limousin	P-39N	La Réghaïa	Cne Lansoy	-
GC 2/9 Auvergne	P-39Q	Le Vallon	Cne Thierry	-
GCB 1/18 Vendée	D.520/A-24	Cognac	Cne Mangin	-
GCB 2/18 Saintonge	Spitfire V	Bordeaux-Mérignac	Cdt Thollon	-
Normandie-Niemen	Yak-3	Heiligenbeil	Cdt Delfino	273

Ci-dessus :
un Piper L-4H (43-29248) de la section aérienne d'observation d'artillerie du II/64 RA en Italie, en juillet 1944.
L'appareil avait été surnommé « Zig » et portait le dessin d'un des deux héros de la bande dessinée d'Alain Saint-Ogan. Sur le côté droit, il portait cinq étoiles derrière la cabine, peut-être parce qu'il avait véhiculé le général Giraud lors de sa tournée d'inspection en Italie. (ECPAD)

Ci-dessous :
un Mauboussin 129 de la Brigade Carnot. Cet avion provient de l'usine d'Aire-sur-l'Adour remise en état par son personnel deux jours après le départ des Allemands. (Collection G. Fruchart)

occupent le plus gros de son temps, et les vols de transport à la demande. Face au déficit en moyens de transport, l'état-major décide de réorganiser le 1/15. Le 9 septembre, il touche ses quatre premiers C-47. Le 26 octobre, le groupe perd son dernier Farman 222.2 (n° 26) accidenté à Toulouse, faisant deux tués (le colonel Chopin, commandant le groupement de transport n° 15 et le commandant Bachoue, adjoint du commandant de groupe). Le 15 décembre, le 1/15

est transféré à Valence avec ses 15 C-47B disponibles. Le 21 février 1945, le commandant Vieugeot succède au commandant Ventre.

Le groupe a beaucoup travaillé au profit de la 1^{ère} armée (notamment pour le ravitaillement en essence), puis à partir de mars 1945 pour rapatrier les prisonniers libérés en Allemagne. Entre le 1^{er} mars et le 8 mai, il a acheminé 400 000 litres d'essence et 4 670 déportés et blessés.



GT 2/15 Anjou

Basé à Mouzaïville sous les ordres du commandant Boizet, le 2/15 dispose en août 1944 de 2 Amiot 143 (n° 75 et 135), 6 C-445, 1 C-635 et 2 A-35. Le 9 septembre, le personnel apprend qu'il est question de transformer le groupe sur Beech et Mitchell (ce qui est assez curieux parce que d'abord il n'a jamais été envisagé de céder des B-25 aux Français et qu'ensuite cet appareil n'a jamais été décliné en version de transport). Il touche ses premiers Beech UC-45 le 29 du mois. Deux UC-78 sont versés pour accélérer l'entraînement des navigants. En mars 1945, il aligne 14 UC-45.

GT 3/15 Maine.

Créé au Bourget le 20 janvier 1945 sous les ordres du commandant Guillochon, le 3/15 doit être formé avec du personnel de métropole. Cependant, la plupart des pilotes doivent être remis à niveau et la constitution du groupe prend beaucoup de retard. Ce n'est que le 2 avril que la première mission peut être exécutée. À cette date, le groupe n'est encore équipé que d'un unique AAC-1 (n° 11) à la 1^{ère} escadrille et de trois MS.500 et un Potez 29 à la 2^{ème} escadrille, dédiée aux évacuations sanitaires. En effet, le groupe sera principalement utilisé pour le rapatriement des prisonniers français. Fin avril, équipé de 13 AAC-1, il aura accompli 216 sorties, acheminé 2 783 passagers, 254 prisonniers et 102 tonnes de fret.

Escadrilles de liaison

Au fur et à mesure de la libération du territoire, de nouvelles escadrilles sont créées. Ainsi, dès septembre 1944 à Paris, le



général Valin rassemble des avions de liaison au Bourget, qui sont ensuite transférés à Issy-les-Moulineaux, derrière le ministère de l'Air. Ils forment la SEAL (section d'entraînement aérien et de liaisons) le 1^{er} octobre. Cette section, sous les ordres du capitaine Gaillet, aligne une flotte hétéroclite composée d'AAC-1, C.445, MS.500, Nord 1000, UC-78 et de quelques appareils plus exotiques. Elle deviendra GAEL 87 en juillet 1945 et Gaillet sera remplacé par le capitaine Plubeau.

D'autres sections, dont certaines disparaîtront après la fin de la guerre, sont créées à Dijon, Bordeaux, Aix, Toulouse, Ajaccio... La plupart sont équipées en MS.500, C.445 et Nord 1000 et leur existence sera souvent éphémère.

La SLA 352 (cf Aéro-Journal n° 23) se divise en deux sections dont une est transférée à Villacoublay, où le 14 mars 1945, elle devient officiellement le GLAM (groupe de liaisons aériennes ministérielles), toujours sous les ordres du commandant Cressaty.

Unités spéciales

En février 1944 avait été créée à Alger une unité « spéciale », connue sous le nom d'escadrille BCRA (bureau central de renseignements et d'action), dépendant de la DGSS (direction générale des services spéciaux). Équipée de deux Lysander récupérés à Rayack (probablement les N1259 et R2040), elle opérait de concert avec des *Squadrons* anglais dépendant du SOE, depuis Brindisi et la Corse, pour le transport et la récupération d'agents en territoire ennemi. Elle rejoint Le Bourget en septembre 1944 et forme le noyau de l'escadrille 1/56 *Vaucluse*, officiellement créée le 1^{er} avril 1945 à Persan-Beaumont sous les ordres du commandant Christienne. Dépendant directement du futur SDECE, elle est équipée d'AAC-1, Lysander, MS.500 et UC-78.

Une seconde unité spéciale, l'escadrille 1/36, est mise sur pied le 25 novembre 1944 en vue de son emploi en Extrême-Orient. En février, elle devient GAS 1/36 *Pyrénées* et se trouve sous les ordres du lieutenant-colonel Jouhaud. Son équipement est inconnu avec précision, mais comportait quelques MS.500. Le groupe aérien spécial est dissous le 9 mai 1945 pour former le GT 4/15 *Poitou*.

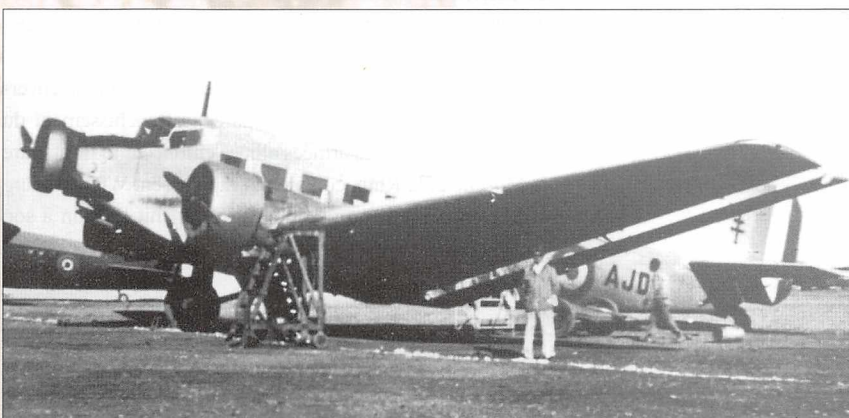
De haut en bas :

- du carburant pour la 1^{ère} armée est chargé à bord d'un C-47B (43-48289) du GT 1/15 en Afrique du Nord en avril 1945. Cet appareil était habituellement piloté par le capitaine Balax, commandant la 2^{ème} escadrille. (ECPAD)

- un Potez 29 photographié, selon toute vraisemblance, à Orléans-Bricy fin 1944. Comme il ne restait pratiquement plus aucun appareil de ce type en France à cette époque, il est possible qu'il s'agisse de celui qui rejoindra le GT 3/15 en janvier 1945. (Photo Magneron, via J. Mutin)

- l'AAC-1 n° 4 porte, comme tous les premiers Toucan, une immatriculation civile (F-BAJD), les cocardes militaires et l'inevitable croix de Lorraine. L'appareil, photographié ici à Agadir au printemps 1945, appartenait à l'escadrille « spéciale » 1/56 *Vaucluse*. (Collection J. Mutin)

- un Stinson SR.10C Reliant de la SEAL, fin 1944 à Issy-les-Moulineaux. L'origine de cet appareil est inconnue. Les FAFL en avaient perçu un en novembre 1941 à Pointe-Noire, mais comme il se trouvait encore au Gabon en mai 1945, il est peu probable que ce soit le même. (Collection J. Mutin)





Le 15 août 1944, soit un peu plus de deux mois après le débarquement de Normandie, les Alliés déclenchent l'opération « Dagoon » qui leur permet de prendre pied en Provence et les troupes allemandes à revers. Celles-ci refluent vers l'ouest et le nord, mais leur résistance se raidit à partir du 13 septembre autour du camp retranché de Belfort et sur une ligne générale Vesoul-Épinal. Il s'ensuit une longue période d'attente nécessaire aux forces alliées pour se regrouper et améliorer leur ravitaillement quelque peu désorganisé par une avance trop rapide.

L'offensive reprend le 14 novembre et la 1^{ère} armée française, intégrée au 6^{ème} groupe d'armées US, attaque sur tout le front de Gérardmer à la frontière suisse. Le 20 novembre, la 1^{ère} DB atteint le Rhin, mais l'hiver rigoureux qui s'abat sur l'Alsace ralentit les opérations aériennes et empêche une coordination efficace entre les troupes terrestres et l'aviation.

Cependant, contre toute attente, à la mi-décembre, les troupes allemandes contre-attaquent brusquement, une manœuvre destinée à faciliter la tâche de von Rundstedt dans les Ardennes. L'offensive alliée sur le Rhin est stoppée net. Pire, début janvier 1945, une violente contre-offensive bouscule les forces américaines à Bitche, faisant planer une lourde menace sur Strasbourg. Le mauvais temps et la nécessité de déplacer les unités aériennes en retrait du front laissent les forces terrestres alliées sans soutien. À partir du 20 janvier, les Alliés reprennent le contrôle de la situation, dégagant Strasbourg, résorbant la poche de Colmar et rejetant l'ennemi sur la rive droite du Rhin.

Dès le 22 janvier, des opérations aériennes de grande envergure sont déclenchées pour préparer le franchissement du Rhin. Le 13 mars, les armées alliées enfoncent le front entre la Moselle et le Rhin, conquérant rapidement Wissembourg et Mayence. La 1^{ère} armée française franchit le Rhin à son

tour le 30 mars, occupant Karlsruhe et l'importante trouée de Pforzheim (8 avril) avant de foncer sur Stuttgart, le lac de Constance et l'Autriche.

Le 25 avril, une contre-attaque de la XIX^{ème} armée allemande dans la région de Rottweil, qui prend le commandement français par surprise, est annihilée en quarante-huit heures grâce à l'intervention massive de l'armée de l'Air. La résistance allemande ne se fait plus désormais que de manière sporadique. La fin de la guerre n'est plus qu'une question de jours.

Les missions aériennes sont ralenties à cause de la météo à partir du 1^{er} mai. La chasse française perd ses deux derniers pilotes le 2 mai, tous deux victimes du mauvais temps. La toute dernière sortie est à porter au crédit du capitaine Bonnemaïson du GR 1/33 le 8 mai au matin.

Au cours de la période qui s'étend de la campagne de Tunisie à la victoire finale, la chasse française venue d'Afrique du Nord a réalisé 27 957 sorties en 47 758 heures de vol de guerre ^[1], perdant 217 pilotes tués ou disparus (toutes causes confondues) et 26 prisonniers.

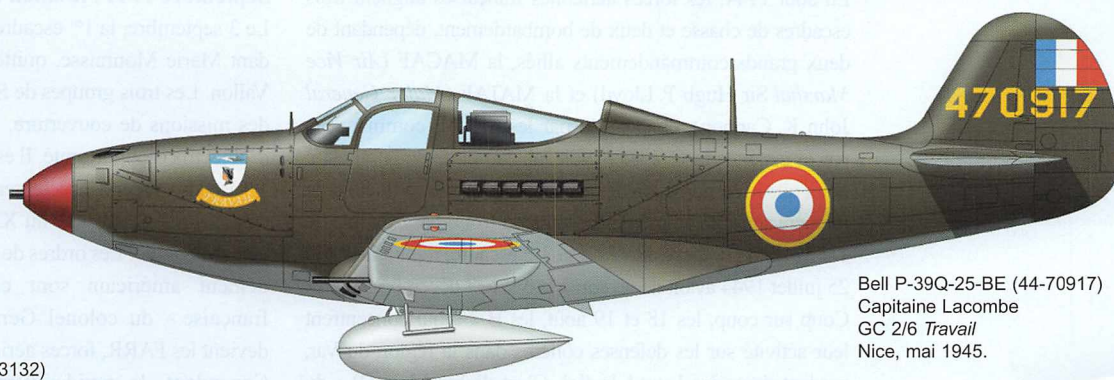
Toutefois, toutes les unités allemandes n'ont pas reflué vers le nord sous la menace venue de Provence. Les troupes stationnées dans le Sud-Ouest se sont massivement regroupées autour de Royan et à la pointe de Grave. Dès la fin du mois d'août, des unités « FFI » sont constituées pour intervenir dans ce que l'on appelle désormais les « poches de l'Atlantique ». L'armée de l'Air prend les choses en main à partir de fin novembre, mais les opérations se poursuivront jusqu'au début mai.

Enfin, les B-26, le GR 2/33 et quelques groupes de chasse (dont deux de la 5^{ème} escadre) se battront jusqu'au 1^{er} mai 1945 sur le théâtre des Alpes et de l'Italie du Nord.

[1] Malgré l'apparente précision de ces chiffres, ils ne sont qu'approximatifs, le détail exact manquant pour certains groupes (1/5 et 3/3).

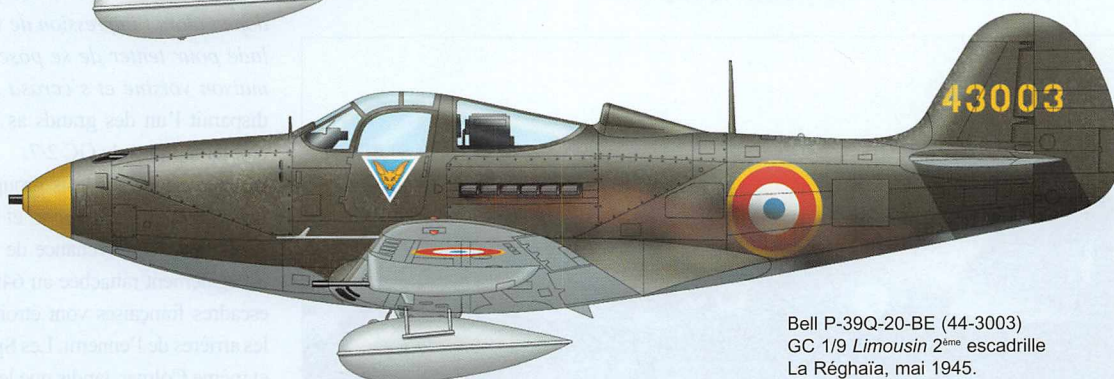
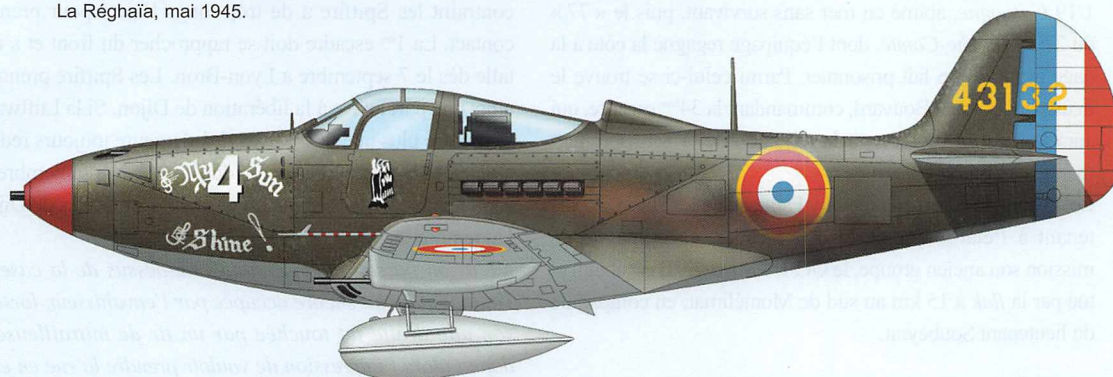


Le GC 2/7 Nice à Luxeuil, le jour de Noël 1944. Au premier plan, le Spitfire Mk. IX MH663 de la 1^{ère} escadrille, qui sera accidenté le 14 janvier 1945. (ECPAD)

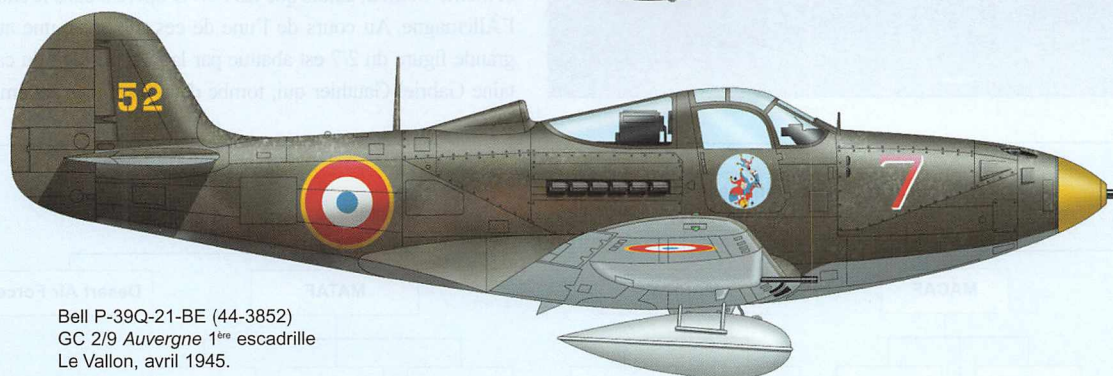


Bell P-39Q-25-BE (44-70917)
Capitaine Lacombe
GC 2/6 Travail
Nice, mai 1945.

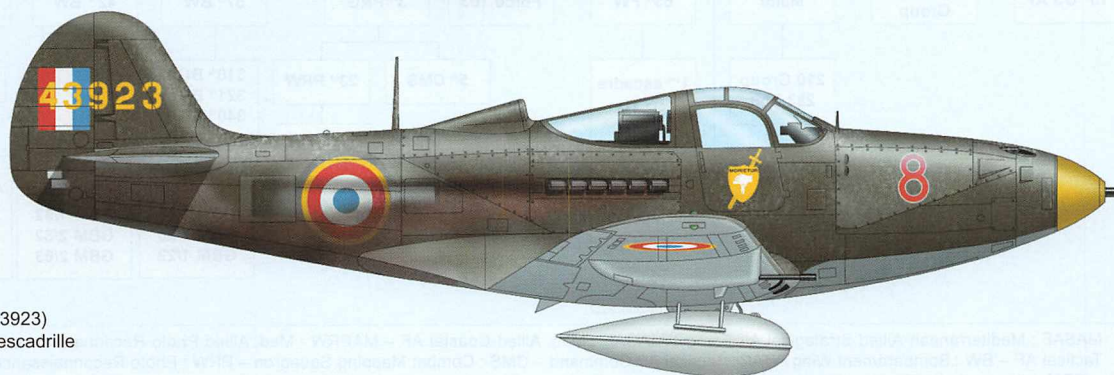
Bell P-39Q-20-BE (44-3132)
GC 1/9 Limousin 1ère escadrille
La Réghaia, mai 1945.



Bell P-39Q-20-BE (44-3003)
GC 1/9 Limousin 2ème escadrille
La Réghaia, mai 1945.



Bell P-39Q-21-BE (44-3852)
GC 2/9 Auvergne 1ère escadrille
Le Vallon, avril 1945.



Bell P-39Q-21-BE (44-3923)
GC 2/9 Auvergne 2ème escadrille
Le Vallon, mai 1945.



En août 1944, les forces aériennes françaises alignent trois escadres de chasse et deux de bombardement, dépendant de deux grands commandements alliés, la MACAF (*Air Vice Marshal* Sir Hugh P. Lloyd) et la MATAF (*Major General* John K. Cannon), chapeautés par les MAAF commandées par le général Ira C. Eaker (voir tableau ci-dessous). Il est à noter que la composition des escadres de chasse va fluctuer de manière sensible au gré des besoins du front; par exemple, le 1/4 *Navarre*, d'abord attaché à la 3^{ème} escadre, rejoint la 4^{ème} le 25 juillet 1944 avant de revenir à la 3^{ème} le 7 décembre.

Coup sur coup, les 18 et 19 août, les B-26, qui concentrent leur activité sur les défenses côtières dans la région du Var, perdent deux des leurs à la *flak*. C'est d'abord le « 69 » du 1/19 *Gascogne*, abîmé en mer sans survivant, puis le « 77 » du 2/52 *Franche-Comté*, dont l'équipage regagne la côte à la nage avant d'être fait prisonnier. Parmi celui-ci se trouve le lieutenant-colonel Bouvard, commandant la 34^{ème} escadre, qui aura la surprise de recevoir la reddition de la garnison allemande de Toulon !

Le 25 août, le commandant Guy Fanneau de La Horie, appartenant à l'état-major de la 4^{ème} escadre, accompagne en mission son ancien groupe, le GC 1/4 *Navarre*. Il est abattu et tué par la *flak* à 15 km au sud de Montélimar, en compagnie du lieutenant Soubeyrat.

Un P-47D-25-RE (42-26514) du GC 2/3 *Dauphiné* à Ambérieu, en septembre 1944. Pour opérer au sein du XIIth TAC, les appareils de la 4^{ème} escadre avaient reçu des codes tactiques inspirés de ceux portés par les chasseurs de l'USAAF. Les plages imparties couraient de 11 à 40 pour le 2/5, de 41 à 70 pour le 2/3 et de 71 à 100 pour le 1/4. (Collection J. Mutin)



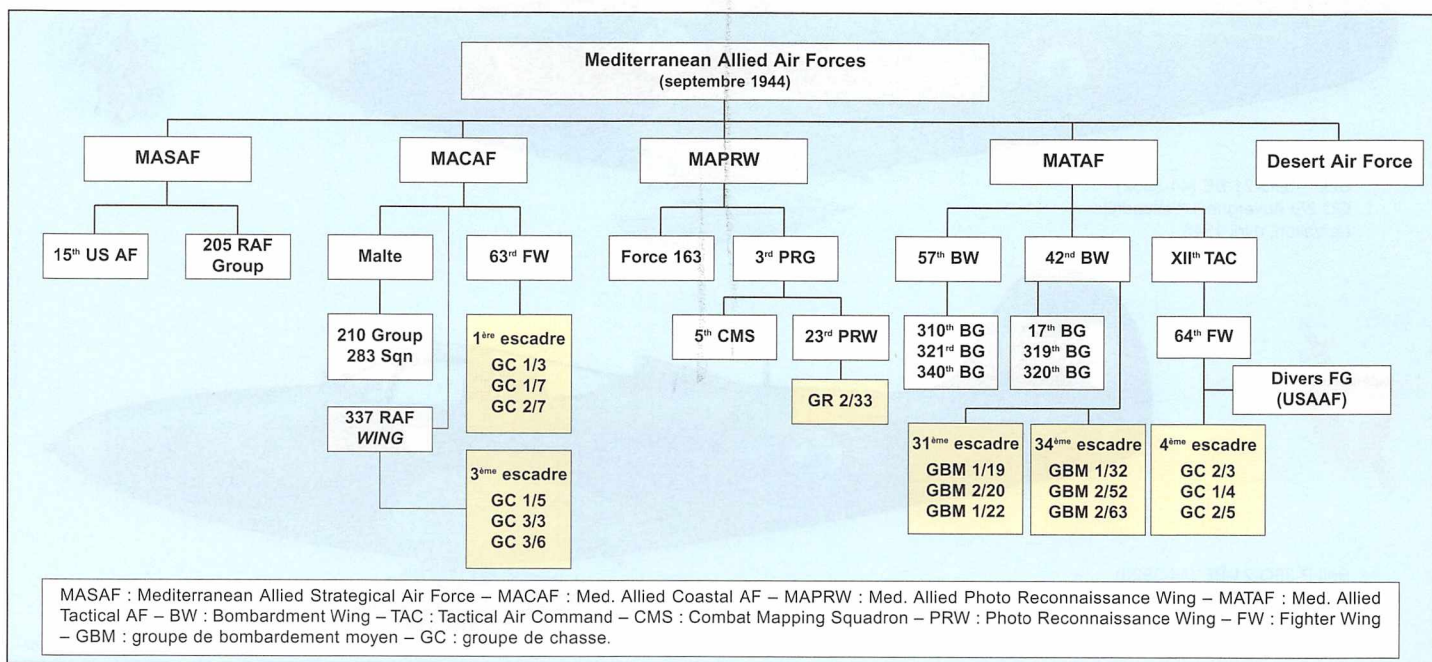
Septembre 1944 : le sillon rhodanien

Le 3 septembre, la 1^{ère} escadre, sous les ordres du commandant Marie Monraisse, quitte la Corse pour s'installer au Vallon. Les trois groupes de Spitfire sont appelés à exécuter des missions de couverture, mais aussi de bombardement d'objectifs d'opportunité. Il est intéressant de préciser que la 1^{ère} escadre dépend directement du 64th *Fighter Wing* américain, lui-même rattaché au XIIth *Tactical Air Command* du général Saville. Les ordres de mission émanant du commandement américain sont centralisés par la « section française » du colonel Gérardot, qui, le 27 septembre devient les FARR, forces aériennes Rhône et Rhin.

Cependant, la rapide retraite des armées allemandes contraint les Spitfire à de trop longs trajets pour prendre contact. La 1^{ère} escadre doit se rapprocher du front et s'installe dès le 7 septembre à Lyon-Bron. Les Spitfire prennent alors une part active à la libération de Dijon. Si la Luftwaffe se montre plus que discrète, la *flak* demeure toujours redoutable. Dès la première mission du GC 2/7, le 8 septembre, le capitaine Georges Valentin est descendu au-dessus de Dijon. Un témoin raconte :

« L'avion passait en rase-mottes au-dessus de la caserne Vaillant qui était encore occupée par l'envahisseur, lorsque son aile droite fut touchée par un tir de mitrailleuse. Il donna alors l'impression de vouloir prendre la rue en enfilade pour tenter de se poser. Las, il heurta le toit de la maison voisine et s'écrasa sur la petite bâtisse. » Ainsi disparaît l'un des grands as de 39-40 et l'une des figures emblématiques du GC 2/7.

Ce même jour, les trois groupes de la 4^{ème} escadre (GC 2/3 *Dauphiné*, 1/4 *Navarre* et 2/5 *Lafayette*) se posent à Ambérieu, en provenance de Calvi via Salon. Cette escadre est également rattachée au 64th *Fighter Wing*. Les 1^{ère} et 4^{ème} escadres françaises vont étroitement coopérer pour harceler les arrières de l'ennemi. Les Spitfire poussent jusqu'à Luxeuil et même Colmar, tandis que les P-47D opèrent dans le sud de l'Allemagne. Au cours de l'une de ces missions, une autre grande figure du 2/7 est abattue par la *flak*; il s'agit du capitaine Gabriel Gauthier qui, tombé dans les lignes ennemies,





réussira à gagner la Suisse et à revenir au groupe ultérieurement. En trois jours, quatre pilotes sont descendus, dont un est tué et un second fait prisonnier. Et la liste s'allonge...

Le 12 septembre, la 4^{ème} escadre perd son chef, le commandant Henri Arnaud, dont le P-47D (42-26522) est touché à mort par la *flak* à Dannemarie. Il sera remplacé quelques jours plus tard par le commandant Guillaume de Rivals-Mazères.

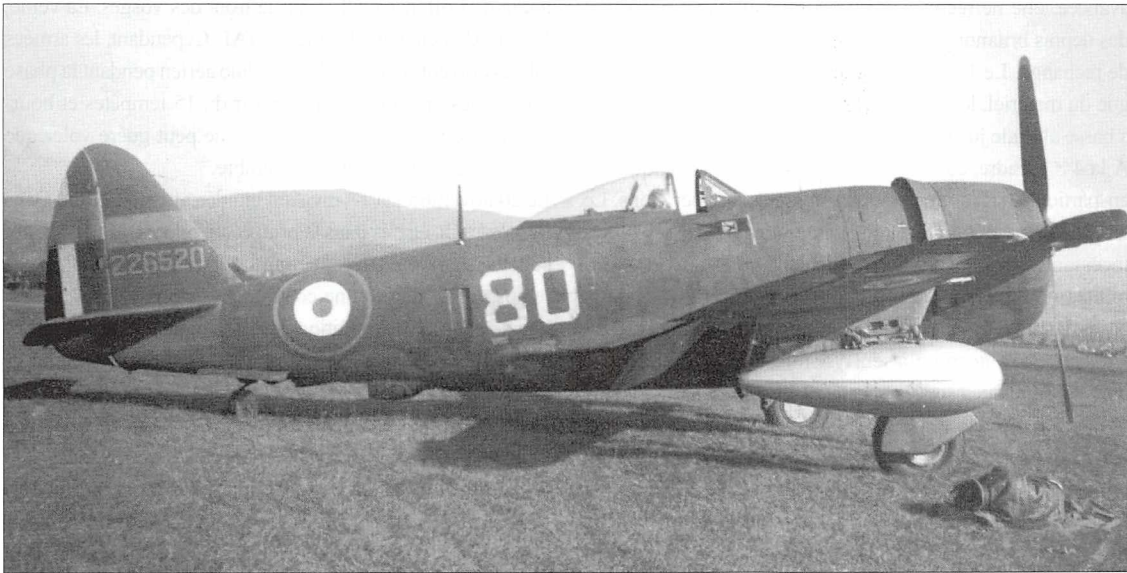
Après l'évacuation de Dijon, puis la chute de Langres le 13, le front se stabilise et le commandement allié va profiter de cette accalmie provisoire pour regrouper ses forces. Le 27, les Spitfire quittent Dijon-Longvic pour Luxeuil. C'est à cette occasion que les trois groupes commencent à être entièrement rééquipés en Spitfire Mk. IX.

À la fin du mois de septembre, trois nouveaux groupes de chasse gagnent le continent : les GC 3/3 *Ardennes*, 1/5 *Champagne* et 3/6 *Roussillon*. Seul le premier a été trans-

formé sur P-47, le second le sera dans le courant octobre et le dernier fin décembre.

Chez les groupes moyens de bombardement, le 28 septembre marque une rupture. Les unités françaises sont détachées du 42nd *Bomber Wing* pour dépendre directement du XIIth TAC. Or, depuis le 15 du mois, ce commandement a été transféré du MTO (*Mediterranean Theater of Operations*) à l'ETO (*European Theater of Operations*) pour passer sous le contrôle, non plus de la 12th *Air Force*, mais de la 9th. Par ailleurs, à la fin du mois, les groupes de B-26 quittent la Sardaigne pour s'installer à Istres. Le déménagement s'opère dans d'assez mauvaises conditions qui empêchent les unités d'être pleinement opérationnelles avant la fin du mois d'octobre. Entre-temps, la situation administrative et hiérarchique se sera clarifiée.

Le 9 septembre, lors de la toute première mission de la 34^{ème} escadre, le B-26 « 14 » du 1/22 *Maroc* est touché par la *flak*.



Un P-47D-25-RE (42-26520) du GC 1/4 *Navarre*. Cet appareil était habituellement piloté en septembre 1944 par le commandant de la 1^{ère} escadrille, le capitaine Minot. (Collection J. Mutin)

Une partie de l'équipage évacue au-dessus de Fierenzuola et est fait prisonnier et le pilote réussit à se « crasher » sur une piste auxiliaire en Italie. Deux autres B-26, fortement endommagés, se posent d'urgence en Corse où l'un d'eux est détruit, heureusement sans dommages corporels.

Octobre 1944 : réorganisation et malentendus

La nouvelle la plus importante du mois d'octobre 1944 concerne la création de la 1st *Tactical Air Force* sous les ordres du *Major General* Ralph Royce en date du 20. Les Français, ayant anticipé cette décision, ont mis sur pied six jours plus tôt le 1^{er} corps aérien français (CAF) confié à Paul Gérardot, récemment promu général de brigade. Son rôle consiste à chapeauter le GDA 550 (groupement de défense aérienne du commandant Jules Morlat, dont relèvent les 1^{ère}, et 4^{ème} escadres de chasse), la 11^{ème} brigade de bombardement (31^{ème} et 34^{ème} escadres sur B-26) et le GR 2/33, ainsi que tous les services annexes. La mission principale du 1^{er} CAF, encore provisoirement rattaché au XIIth TAC, est l'appui aérien de la 1^{ère} armée française.

Curieusement, les relations avec cette dernière sont plutôt tendues. Le colonel de France, chef de cabinet du général de Lattre, agissant comme si le 1^{er} CAF était subordonné à son armée, se heurte de plein fouet aux conceptions de Gérardot. Pour ne rien arranger, le passé de résistant de ce dernier ne lui

a sans doute pas permis d'oublier que le colonel de France a été décoré de la francisque gallique en novembre 1940... Cependant, l'intervention personnelle de Bouscat, qui obtiendra la relève de l'encombrant chef de cabinet, n'aplanira pas tous les différends. En effet, le général de Lattre – comme la quasi totalité des grands chefs de l'armée de Terre – manifestera une nette tendance à considérer ses homologues de l'armée de l'Air comme de simples subalternes.

Mais, pendant les affaires la guerre continue. Le 3 octobre, une patrouille du 2/7 s'octroie deux victoires sûres dans le secteur de Fribourg-en-Brisgau. Le 7 octobre, le 1/7 se heurte

NH326, un Spitfire Mk. IX du GC 1/7 *Provence*, début 1945. (Collection J. Mutin)





à deux Bf 109 déjà aux prises avec des P-51 américains près de Besançon. Un Messerschmitt est abattu, mais dans le feu de l'action, un Mustang subit le même sort, tandis qu'un second est endommagé. Ce malheureux incident ne connaîtra pas de suite, les méprises étant hélas inévitables.

Le 8 octobre, un nouveau commandant d'escadre, celui de la 1^{ère}, est tué au combat. Le Spitfire Mk. IX MA505 du commandant Marie Monraisse, à la tête d'une patrouille du 1/7, percute un bâtiment de la gare d'Haslach au cours d'une attaque à très basse altitude contre des convois ferroviaires. Il est remplacé par le commandant Marie-Louis Papin-Labazordière Ruillier Beaufort. En fin de journée, des Spitfire du 2/7, au bord de la panne sèche, réussissent à intercepter un groupe de Bf 109 dont deux sont abattus entre Turckheim et Colmar; un troisième est revendiqué comme probable.

La situation de la 1^{ère} escadre devient préoccupante. Trop avancée, elle ne reçoit plus aucun ravitaillement de la part des dépôts britanniques et, en particulier, plus aucun moteur de rechange. Le 15 octobre prenant en considération la fatigue du matériel, le général Gérardot interdit tout mitraillage à basse altitude jusqu'à nouvel ordre.

À la 4^{ème} escadre, ce sont les conditions météorologiques, et en particulier la brume, qui ralentissent les opérations. Le terrain d'Ambérieu étant rendu impraticable par les pluies incessantes, les appareils sont détachés à Lyon-Bron. Les pilotes effectuent la navette soir et matin entre les deux bases, ce qui n'améliore en rien la situation. Malgré l'adversité, les P-47 accomplissent 75 missions dans le mois, obtenant quelques succès spectaculaires (concentrations de troupes près du lac des Corbeaux le 22, convoi ferroviaire à Champagny le 26...). Mais, ils sont chèrement payés : un pilote tué et deux prisonniers au 2/3, un tué au 1/4 et un tué et quatre prisonniers au 2/5.

Le 8 octobre, dix P-47 du 2/3 en reconnaissance armée sur la Forêt Noire sont coiffés par une douzaine de Bf 109. Le combat ne dure que quelques instants et le sous-lieutenant de Suarez d'Aulnan est abattu et tué. Le 20, neuf P-47 du même groupe sont surpris par une vingtaine de Bf 109 lors de l'attaque d'un pont flottant sur le Rhin. La bagarre tourne à l'avantage des Allemands qui abattent trois Thunderbolt, faisant un tué (sergent-chef Mercadier) et un prisonnier (capitaine Dugit-Gros).

La 3^{ème} escadre (commandant Machot de La Martinière), qui est arrivée à la fin du mois de septembre pour être rattachée

au 340th Wing américain, doit quitter Salon trop encombré pour prendre ses quartiers au Vallon le 20 octobre. Le GC 3/3 *Ardennes* est transféré à la 4^{ème} escadre à Ambérieu le 30. Les 1/5 et 3/6 seront maintenus en Provence tant qu'ils ne seront pas transformés sur P-47. L'entrée en action du 3/6 n'est pas placée sous les meilleurs auspices. En deux missions, les pilotes du *Roussillon* trouvent le moyen de mitrailler un autocar anglais et une batterie de DCA américaine. La sanction ne se fait pas attendre : interdiction de vol pendant huit jours.

Le 2 octobre, le lieutenant Bourdier sur le Spitfire BR134 de la 2^{ème} escadrille du GR 2/33 est descendu par la *flak* et se pose sur le ventre près d'Anjoutey où il est capturé.

Novembre 1944 : neige et brouillard

Sur le front nord-est, après un repos forcé dû aux intempéries, les opérations reprennent à partir du 14 novembre en appui de l'offensive alliée sur le front des Vosges. La veille, le 1^{er} CAF a été rattaché à la 1st TAF. Cependant, les armées alliées doivent se passer de parapluie aérien pendant la phase initiale des opérations, car à partir du 15 tempêtes et bourrasques de neige se succèdent. On ne peut guère voler que du 17 au 22 et les 25 et 26 novembre.

Le 20 novembre, la 1^{ère} division blindée atteint le Rhin. Dans l'après-midi, égarés dans la brume, six pilotes du 1/3 doivent se poser dans la nature, certains sur le ventre. Pendant ce temps, le 3/3 détruit une colonne de quinze véhicules ainsi que deux trains de munitions. Le 22 novembre, le 1/4 inscrit à son tableau de chasse 17 camions, 2 voitures, 1 locomotive et 3 véhicules hippomobiles.

Malgré le temps, les deux escadres n'en accomplissent pas moins de 1 235 sorties dans le mois.

Plus au sud, les deux groupes de la 3^{ème} escadre (1/5 et 3/6) effectuent de nombreuses sorties de protection du golfe de Gênes, de reconnaissance armée et de bombardement en piqué. C'est justement lors de l'une de ce dernier type de mission que, le 21 novembre, le capitaine Demoulin, commandant la 2^{ème} escadrille du 3/6, est tué aux commandes de son P-39Q par un obus de *flak* alors qu'il bombarde le pont de Gaïola. Le commandement américain décide de surseoir à ce genre de mission, jugée beaucoup trop dangereuse pour le résultat obtenu. Le lendemain, l'état-major de l'escadre et le 1/5 sont envoyés sur le front d'Alsace. Ils sont désormais rattachés au 1^{er} CAF.

Le 3 novembre, la 1^{ère} escadrille du GR 2/33 arrive à Nancy-

Comment mieux illustrer les conditions difficiles dans lesquelles combat la chasse française au cœur de l'hiver 1944/45 ?

On voit ici un P-47D-28-RE (44-20054) du GC 3/3 *Ardennes* à Luxeuil début janvier 1945. (Collection J. Mutin)



Légende des planches de la page 17

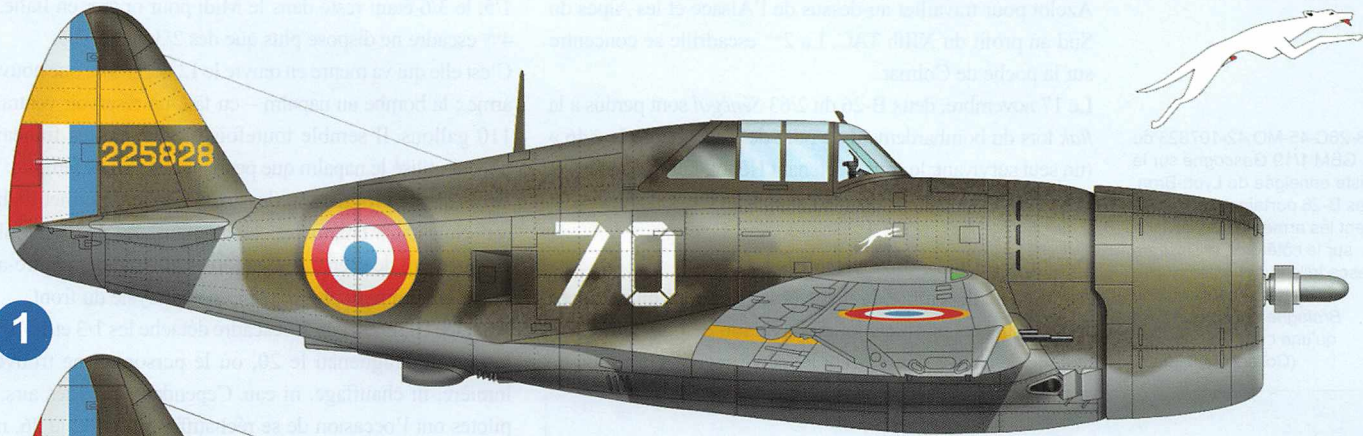
1 – P-47D-22-RE (42-25828), GC 2/3 *Dauphiné* 1^{ère} escadrille, Alto (Corse), août 1944.

2 – P-47D-25-RE (42-26873), GC 1/4 *Navarre* 1^{ère} escadrille, Ambérieu-en-Bugey, septembre 1944. Avion probablement affecté au lieutenant Auber, commandant l'escadrille, en tout cas piloté par un Breton... d'où le chapeau rond !

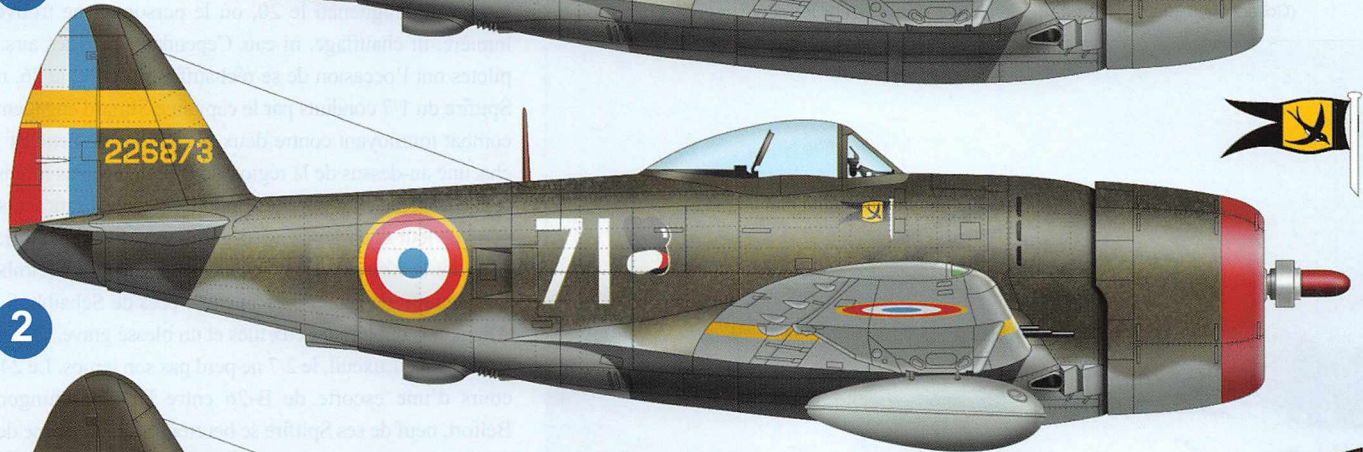
3 – P-47D-28-RE (44-19689), GC 1/5 *Champagne* 1^{ère} escadrille, Le Vallon, novembre 1944.

4 – P-47D-27-RE (42-26871), GC 1/5 *Champagne*, Luxeuil, mai 1945.

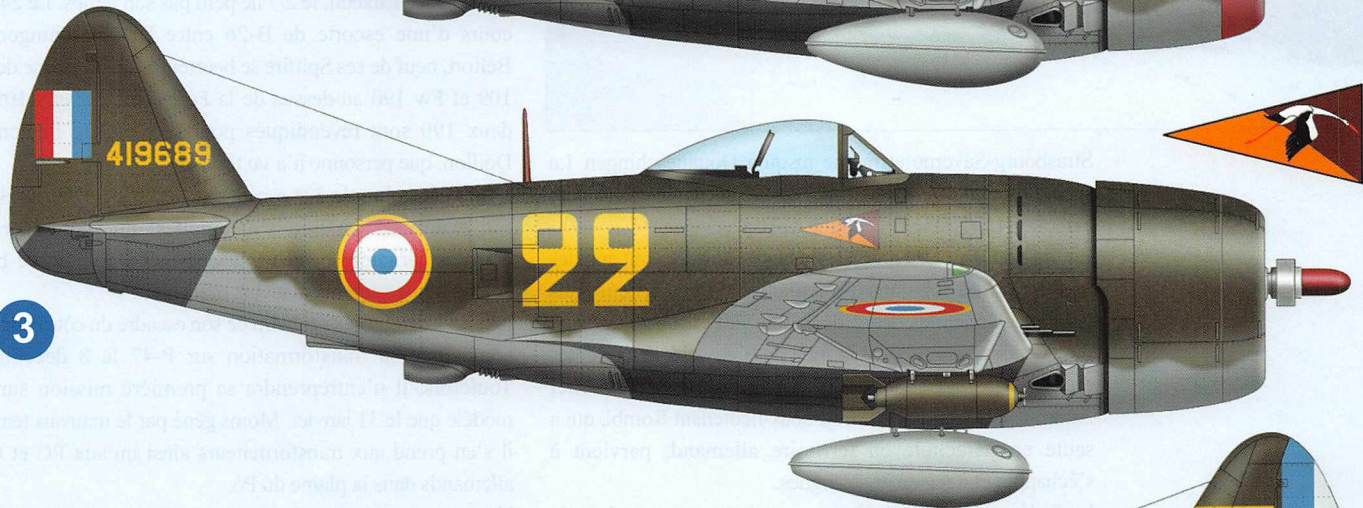
5 – P-47D-30-RE (44-20367), GC 3/6 *Roussillon* 1^{ère} escadrille, Le Vallon, octobre 1944.



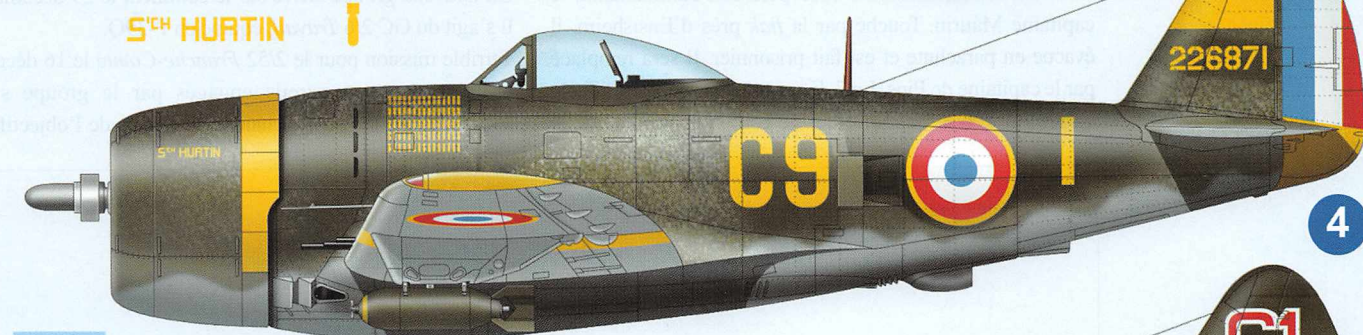
1



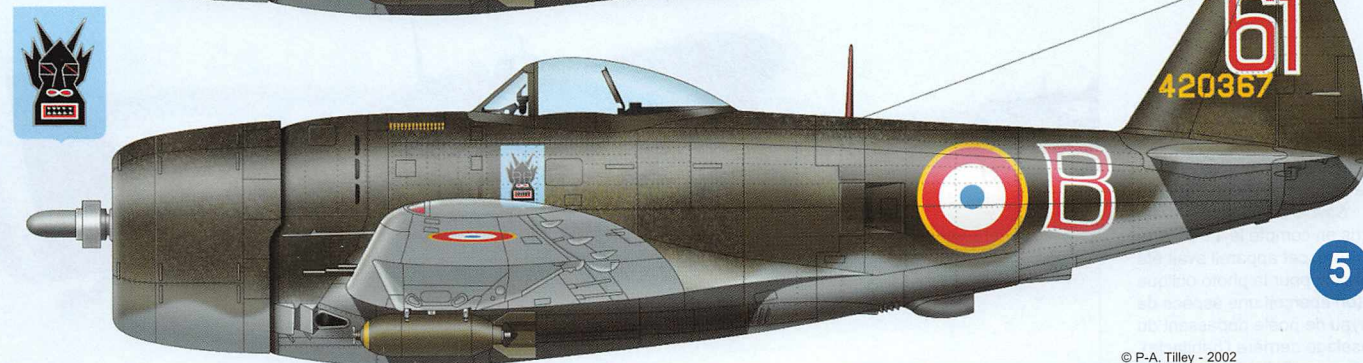
2



3



4



5



Le B-26C-45-MO 42-107823 du GBM 1/19 *Gascogne* sur la piste enneigée de Lyon-Bron. Les B-26 portaient habituellement les armes de la province sur le côté droit et l'insigne d'escadrille sur le côté gauche du nez – sauf ceux du *Bretagne* qui ne portaient qu'une croix de Lorraine. (Collection J. Mutin)



Azelot pour travailler au-dessus de l'Alsace et les Alpes du Sud au profit du XIIth TAC. La 2^{ème} escadrille se concentre sur la poche de Colmar.

Le 17 novembre, deux B-26 du 2/63 *Sénégal* sont perdus à la *flak* lors du bombardement du pont de Neuenburg : le « 46 » (un seul survivant, le sous-lieutenant Héliot, fait prisonnier) et le « 41 » qui s'écrase à Bron au retour (un blessé léger).

Décembre 1944 : onze victoires

Au mois de décembre, la neige et le froid font un retour en force. Dans les premiers jours, l'aviation de bombardement et celle de chasse concentrent leurs efforts dans la région de

1/5, le 3/6 étant resté dans le Midi pour opérer en Italie. La 4^{ème} escadre ne dispose plus que des 2/3, 3/3 et 2/5.

C'est elle qui va mettre en œuvre le 12 décembre une nouvelle arme : la bombe au napalm – en fait, un réservoir ventral de 110 gallons. Il semble toutefois que les unités françaises n'aient utilisé le napalm que pendant très peu de temps.

Alors que la progression des armées alliées permet de libérer Sélestat, Thann et Haguenau, le 16 décembre, changement de scénario. Les forces allemandes contre-attaquent violemment provoquant une paralysie du front.

Appelée en renfort, la 1^{ère} escadre détache les 1/3 et 1/7 sur le terrain de Haguenau le 20, où le personnel ne trouve ni lumière, ni chauffage, ni eau. Cependant, dans les airs, les pilotes ont l'occasion de se réchauffer. En effet, le 26, neuf Spitfire du 1/7 conduits par le capitaine Simard engagent un combat tournoyant contre deux formations de neuf Bf 109 chacune au-dessus de la région de Pforzheim. Pas moins de sept Messerschmitt sont revendiqués par les Français, sans perte de leur côté. Leurs adversaires appartiennent au II./JG 53, dont le *Kommandeur*, le *Hauptmann* Julius Meimberg, est contraint de sauter en parachute près de Schaihnhof. Les Allemands déplorent deux tués et un blessé grave.

Resté seul à Luxeuil, le 2/7 ne perd pas son temps. Le 24, au cours d'une escorte de B-26 entre Donaueschingen et Belfort, neuf de ses Spitfire se heurtent à une trentaine de Bf 109 et Fw 190 au-dessus de la Forêt Noire. Deux 109 et deux 190 sont revendiqués pour la perte du lieutenant Doillon, que personne n'a vu tomber.

Le 29 décembre, la 3^{ème} escadre se déplace à Dôle dans de fort mauvaises conditions matérielles, qui vont gêner les activités aériennes pendant cinq jours et, comme de bien entendu, juste au plus mauvais moment.

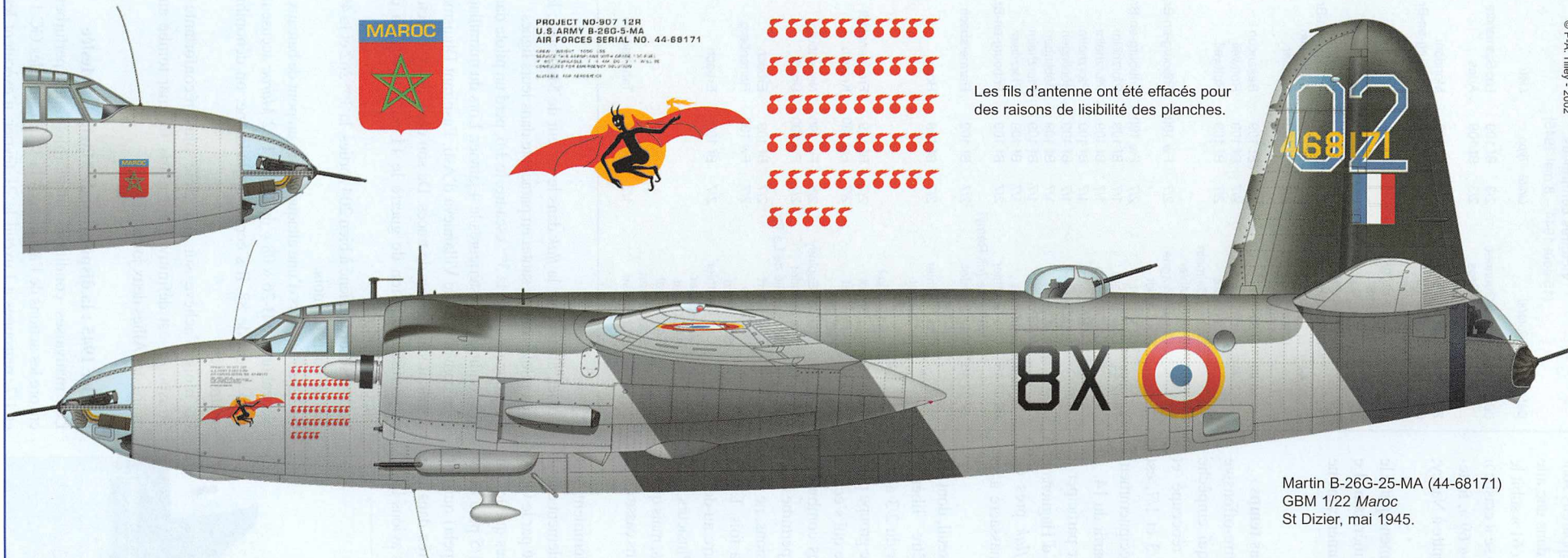
Le GC 3/6, toujours orphelin de son escadre du côté d'Istres, commence sa transformation sur P-47 le 8 décembre. Toutefois, il n'entreprendra sa première mission sur ce modèle que le 31 janvier. Moins gêné par le mauvais temps, il s'en prend aux transformateurs ainsi qu'aux PC et QG allemands dans la plaine du Pô.

Un nouveau groupe arrive sur le continent le 29 décembre. Il s'agit du GC 2/6 *Travail*, équipé en P-39Q.

Terrible mission pour le 2/52 *Franche-Comté* le 16 décembre. Les quatre appareils engagés par le groupe sont accueillis par une *flak* déchaînée au-dessus de l'objectif, le

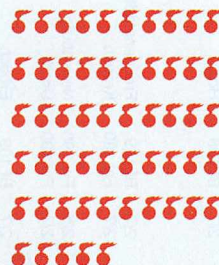


Un Spitfire Mk. IX (NH270) de la 2^{ème} escadrille du GR 2/33 *Savoie* à Luxeuil fin 1944. Pris en compte le 11 décembre, cet appareil avait été bricolé pour la photo oblique (on aperçoit une espèce de tuyau de poêle dépassant du fuselage derrière l'habitacle). (Collection J. Mutin)

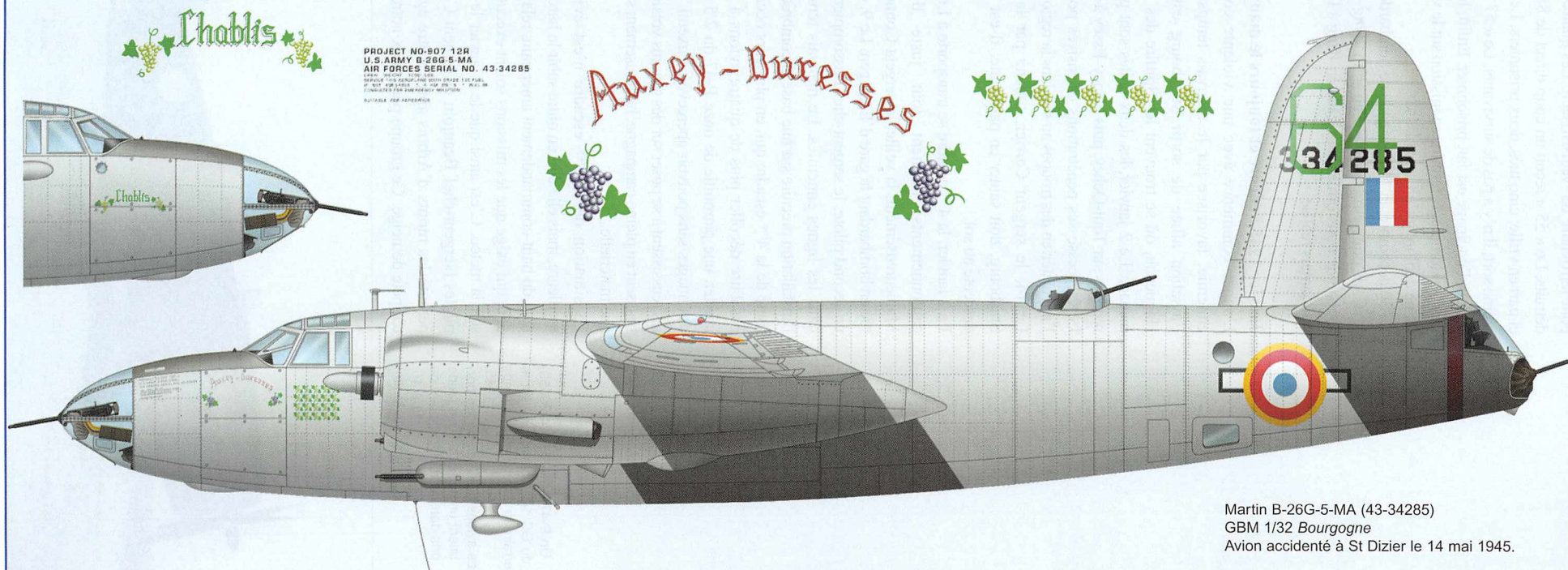
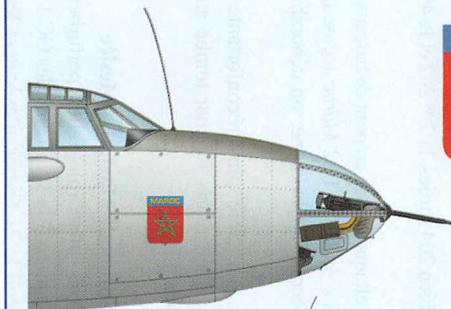


Martin B-26G-25-MA (44-68171)
GBM 1/22 Maroc
St Dizier, mai 1945.

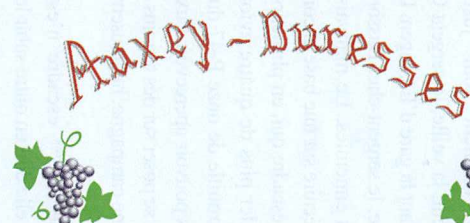
Les fils d'antenne ont été effacés pour des raisons de lisibilité des planches.



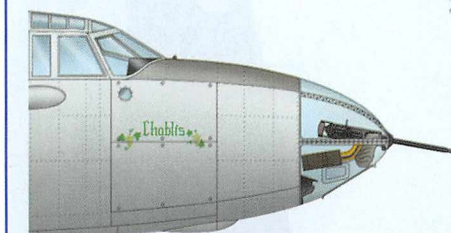
PROJECT NO-907 12R
U.S. ARMY B-26G-5-MA
AIR FORCES SERIAL NO. 44-68171



Martin B-26G-5-MA (43-34285)
GBM 1/32 Bourgogne
Avion accidenté à St Dizier le 14 mai 1945.



PROJECT NO-907 12R
U.S. ARMY B-26G-5-MA
AIR FORCES SERIAL NO. 43-34285





pont ferroviaire de Neuf-Brisach. Les quatre appareils sont détruits. Le « 55 » reçoit un coup direct de 88 dans une aile et part en vrille; cinq tués, deux prisonniers. Le « 61 » subit le même sort; il n'y a pas de survivants. Le « 57 » se « crashe » en feu; l'équipage est fait prisonnier. Enfin, le « 69 », fortement endommagé, termine sa mission sur le ventre à Nancy; on ne déplore qu'un seul blessé.

Le 30 décembre, la 11^{ème} brigade de bombardement quitte le 1^{er} CAF pour être rattachée au 42th *Wing* américain. Le souhait de transformer la brigade en *Wing* à l'américaine ne sera jamais réalisé.

Janvier 1945 : encore et toujours le mauvas temps

L'année commence avec une violente contre-offensive ennemie, favorisée par le mauvais temps qui empêche l'aviation alliée de sortir. Strasbourg est réoccupé et Haguenau, où se trouvent les Spitfire des 1/3 et 1/7, est menacé. Le 2 janvier, les deux unités sont précipitamment repliées sur Toul-Ochey, puis Nancy-Essey à partir du 14.

Le 2/7 cesse ses pénétrations offensives pour participer à l'appui aérien des troupes au sol dans la région d'Haguenau. Le 14, le sergent Carrier, touché par la *flak* près de Stasbourg, doit sauter en parachute; il est massacré à sa descente au sol.

Le 2 janvier, la 4^{ème} escadre se transporte à Luxeuil, dont les cantonnements viennent tout juste d'être libérés. Malheureusement, la veille, le sergent Connor du 2/3 a été tué en bombardant la gare d'Ensisheim. Le 9, ce groupe perd un second pilote, le sergent-chef Bassompierre qui s'écrase dans les lignes ennemies. Le mauvais temps combiné à l'installation précaire sur une base encombrée perturbe l'activité de la 4^{ème} escadre qui, en plusieurs occasions, ne peut pas faire décoller plus de quatre avions à la fois. Le 23 janvier, une patrouille de onze P-47 du 2/5 erre au-dessus des nuages sans pouvoir apercevoir Luxeuil. Plusieurs pilotes réussissent à se poser sur des terrains voisins, mais quatre finissent en pleine campagne, heureusement sans casse autre que matérielle.

La situation de la 3^{ème} escadre n'est évidemment pas meilleure, mais elle doit en outre subir le harcèlement continu du haut-commandement américain, relayé par le GDA 550, qui exige que les missions soient exécutées quelle que soit la météo. C'est ainsi que le 8 janvier le 1/5 perd deux pilotes (sergent-chef Beaujoin et sergent Capela) qui ont percuté les monts d'Arbois après s'être égarés dans une tempête de neige. Ce groupe perd deux autres avions le 24

Un P-47D-28-RE (44-20050) du GC 1/5 *Champagne* sur le terrain de Luxeuil au printemps 1945. Les avions du *Champagne* portaient un code tactique jaune pris dans une plage allant de 11 à 40. (Collection J. Mutin)



Victoires confirmées (15 août 1944 – 8 mai 1945)				
Date	Pilote(s)	Unité	Type	Lieu
08.08.44	Adj Le Guennec	2/3	Bf 109	Lac Scamandre
	Lt Dugit-Gros	2/3	Bf 109	Arles
20.08.44	Cne de L'Espinay	2/5	Bf 109	Mondoni
03.10.44	S/Lt Boillot	2/7	Bf 109	Fribourg-en-Br.
	S/C Gérard			
	Cne Le Borgne			
	Sgt Turull			
	Lt Fouchier			
	MP Bédard			
	MP Billottet	2/7	Ju 88	Fribourg-en-Br.
08.12.44	Lt Doillon	2/7	Bf 109	Türkheim
	Cne Mangin	2/7	Bf 109	Colmar
	S/Lt Boillot			
07.10.44	Lt Rebière	1/7	Bf 109	Besançon
24.12.44	Cne Gauthier	2/7	Bf 109	Rottweil
	S/Lt Boillot	2/7	Bf 109	Rottweil
	S/Lt de Balmain			
	Cne Gauthier			
	Cne Le Borgne	2/7	Fw 190	Fribourg-en-Br.
	Sgt Carrier			
	LV Vilbert	2/7	Fw 190	Fribourg-en-Br.
26.12.44	Cne Simard	1/7	Bf 109	Pforzheim
	Cne Rebière	1/7	Bf 109	Pforzheim
	LV Koechlin	1/7	Bf 109	Pforzheim
	S/Lt Leroy	1/7	Bf 109	Böblingen
	S/Lt Leroy	1/7	Bf 109	Böblingen
	MP Poncet	1/7	Bf 109	Pforzheim
	Sgt Picois	1/7	Bf 109	Pforzheim
09.02.45	Cne Gauthier	2/7	Bf 109	Fribourg-en-Br.
	Cne Motte (dit Rémy)			
27.02.45	Cne Jeandet	2/7	Bf 109	Harmersbach
	C/C Sire			
	Cne Gauthier	2/7	Bf 109	Horb
	Lt Prunget			
	C/C Sire			
	Sgt Roussel			
18.03.45	S/Lt Boillot	2/7	Bf 109	Freudenstadt
19.03.45	Lt Prunget	2/7	Fw 190	Kronau
	C/C Sire			
31.03.45	Cne de l'Espinay	2/5	Fw 190	Neuenburg
14.04.45	Cne Jeandet	2/7	Fw 190	Urach
	LV Pradelle de La Tour			
	Sgt Habert	2/7	Bf 109	Erbach
	LV Gleize	2/7	Fw 190	Herrenberg
	S/C Girard			
	Cne Gauthier	2/7	Bf 109	Erbach
	Lt Amarger			
	Asp Criqui			
	Sgt Rossel			
	Sgt Plataret			
24.04.45	S/Lt Suisse	1/3	Bf 109	Tahnhausen

janvier, abattus par la *flak* dans le secteur de Mulhouse; les deux pilotes ont pu sauter en parachute dans leurs lignes.

Le groupe isolé de la 3^{ème} escadre, le 3/6, perd un pilote dans des conditions mystérieuses le 4 janvier. Lors du mitraillage d'un convoi près de Villanueva d'Asti, l'aspirant Dhuismes disparaît sans laisser de traces. De son côté, le 2/6 effectue sa première mission de guerre le 11 dans la région de Cuneo-Mondovi.

La 1^{ère} escadre a mené à bien 204 sorties, la 3^{ème} 262 et la 4^{ème} 293 au cours du mois.

Le 22 janvier, lors d'une attaque contre un pont de bateaux à Neuenburg, le B-26 « 08 » du GBM 1/22 *Maroc* accuse un coup direct de 88. Il s'écrase à Chalampé; on dénombre quatre tués.

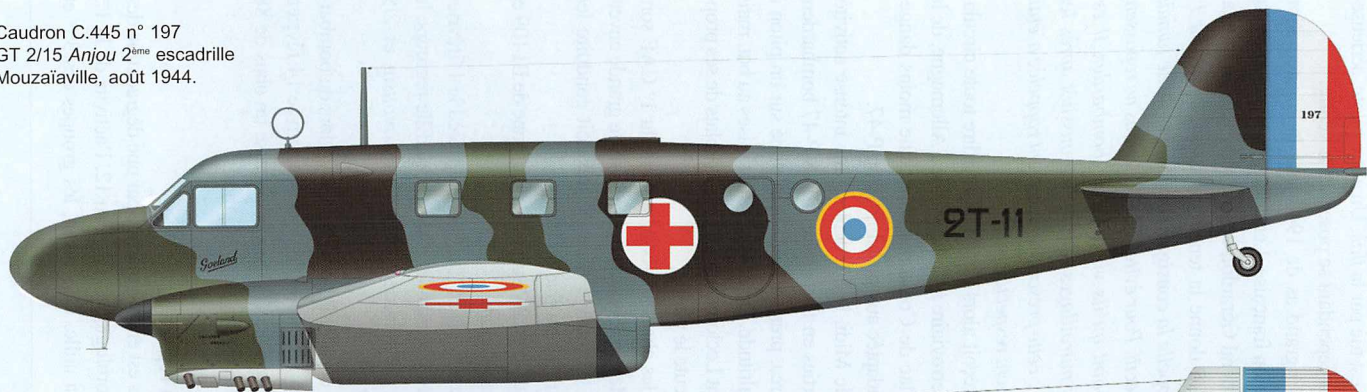
Le mois s'achève sur une note plus réconfortante : Strasbourg est définitivement repris. Colmar tombe aux mains des Alliés deux jours plus tard.

Février 1945 : la disparition de Marin La Meslée

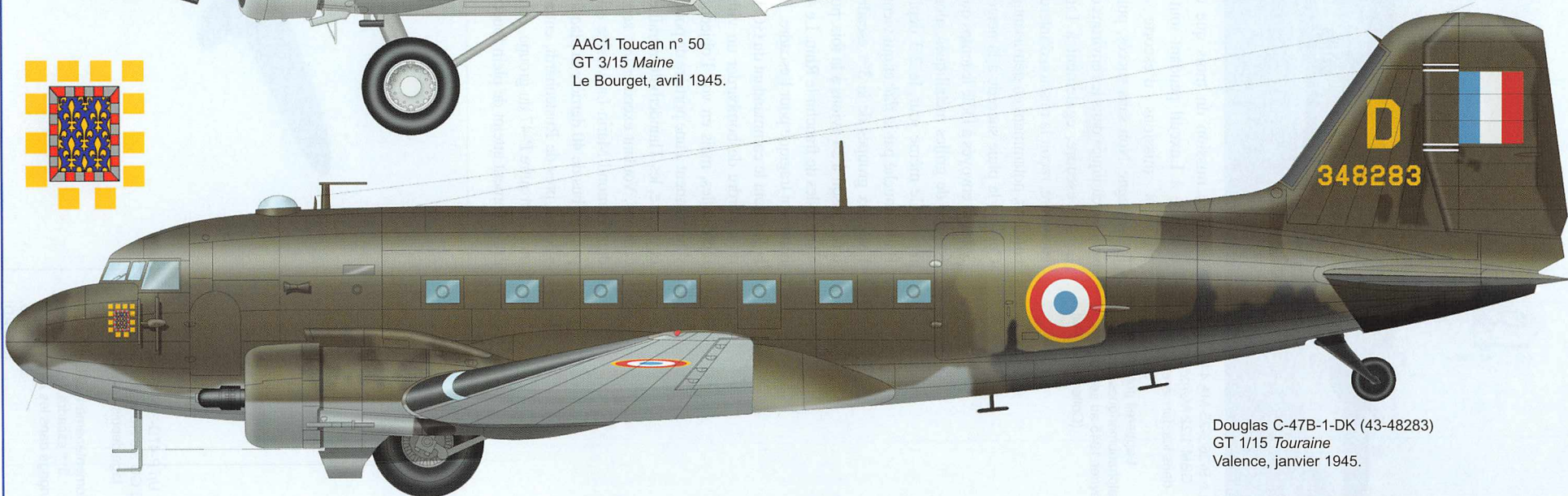
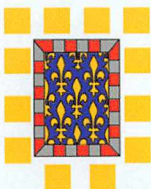
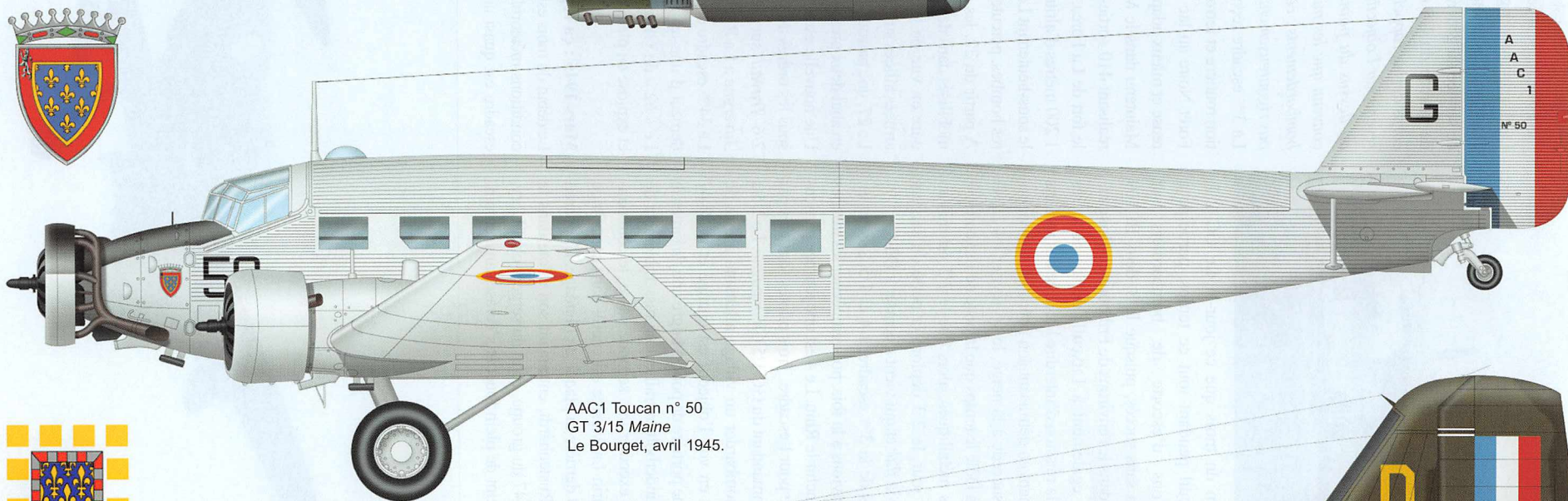
Les mauvaises conditions météorologiques perturbent encore les actions de l'aviation. À la 1^{ère} escadre, les GC 1/3 et 1/7, regroupés à Luxeuil le 21 février, n'exécutent leur



Caudron C.445 n° 197
GT 2/15 Anjou 2^{ème} escadrille
Mouzaïville, août 1944.



AAC1 Toucan n° 50
GT 3/15 Maine
Le Bourget, avril 1945.



Douglas C-47B-1-DK (43-48283)
GT 1/15 Touraine
Valence, janvier 1945.



Le B-26G-25-MA 44-67856 du GBM 1/22 Maroc à St-Dizier dans les dernières semaines de la guerre. L'appareil porte les codes alphanumériques introduits fin février 1945 au sein du 1^{er} CAF. (Collection J. Mutin)

première mission du mois que ce jour-là. Le GC 2/7, demeuré à Luxeuil pendant tout ce temps, participe à plusieurs missions d'escorte de bombardiers sur l'Allemagne. Non sans succès, puisque le 8, deux Bf 109 sont revendiqués dans les environs de Fribourg-en-Brisgau. La 4^{ème} escadre, également à Luxeuil, décidément très encombré, reçoit la mission d'interdire l'arrivée des renforts ennemis, notamment en détruisant son potentiel ferroviaire. Comme la pluie succède à la neige, le 16 février les 2/3 et 3/3 sont envoyés à Dôle le temps que la piste de Luxeuil soit équipée de grilles métalliques, alors que le 2/5 est mis au repos. Ce même jour, le 2/3 déplore la perte du sergent Badet, touché par la *flak* et qui vient s'écraser à Dôle. Les deux groupes de la 3^{ème} escadre, 1/4 et 1/5, sortent en force, jusqu'à 24 avions à la fois, pour empêcher les troupes allemandes de franchir le Rhin. Le 4 est une journée particulièrement tragique pour l'escadre. Trois pilotes sont tués par la *flak* dont le commandant du GC 1/5 *Champagne*. Le 1/5 a reçu l'ordre de bombarder un village allemand à titre de représailles, mais en vol, l'objectif est changé et les P-47 s'en prennent à une portière de pont. Malgré une *flak* intense et précise, les Thunderbolt mitraillent un rassemblement de camions. Voulant exécuter une seconde passe, le commandant Edmond Marin La Meslée est cueilli dans son virage par un obus de 40 derrière la plaque de blindage. L'appareil s'écrase près de Rustenhardt, entraînant son pilote dans la mort. Un autre P-47 du groupe, celui du sergent-chef Uhry, est également atteint de plein fouet et s'écrase sans témoin.

Au même moment, le 1/4 bombarde un pont à Mulheim et le sergent Lecea est tué par la *flak*. Un autre pilote, sérieusement atteint, peut cependant se poser sur le ventre.

La disparition du grand as de 1940 jette la consternation dans toute l'aviation française. Les unités reçoivent une note de service du général Gérardot, dont le rédacteur du journal de marche du 1/5 donne la teneur : « *L'état-major du 1^{er} corps aérien rappelle la consigne permanente de ne jamais revenir sur l'objectif. Pour éviter que les avions ne repassent au-dessus du point qu'ils viennent de bombarder, il est convenu que les mitraillages auront lieu aussitôt après les bombardements : cette prescription souvent rappelée n'était pas rigoureusement respectée.* »

La 3^{ème} escadre reçoit alors l'ordre d'interdire toute circulation routière et ferroviaire à l'intérieur de l'Allemagne, de la Forêt Noire au lac de Constance, une tâche moins dangereuse et mieux adaptée aux possibilités du P-47.

Maintenu dans le Midi, le 3/6 déploie une intense activité, réalisant 410 sorties en février. Le 17, 18 P-47 bombardent le fort de La Forca, près de Lantosque, situé sur un piton à 1 200 mètres d'altitude. Deux salves sont mises au but, mais le sous-lieutenant Lecloux, atteint par des éclats de ses propres bombes, percuta le piton.

À partir du 22, les chasseurs-bombardiers du 1^{er} CAF sont mobilisés dans des missions de destruction de grande envergure en vue de l'offensive générale qui doit conduire les armées alliées sur l'autre rive du Rhin.

Le 27, une patrouille du 2/7 surprend un groupe de Bf 109 et en abat deux près de Horb.

Une nouvelle escadre, la 5^{ème}, est mise sur pied le 1^{er} février sous les ordres du commandant Alexandre. Elle regroupe le 2/6 *Travail* sur le continent et le 1/9 *Limousin* et 2/9 *Auvergne* à La Réghaia.

La 34^{ème} escadre déplore la perte d'un B-26 lors du bombardement d'une usine de munitions à Jockgrim le 14 février. Le « 62 » du GBM 1/32 *Bourgogne* encasse un obus de 88 et explose en plein ciel, faisant cinq morts.

Mars 1945 : ça repart !

Le début du mois est encore marqué par une dégradation des conditions météorologiques. Du 3 au 12, l'activité de la 1^{ère} escadre est quasi nulle. Cependant, les groupes des 3^{ème} et



Un P-47D-30-RE (44-20693) du GC 3/6 Roussillon au décollage depuis Le Vallon début 1945. Momentanément détaché de la 3^{ème} escadre, le groupe est engagé dans les Alpes du Sud et en Italie. (ECPAD)



4^{ème} escadres, rassemblés à Dôle, poursuivent les missions de pénétration pour couper tout accès au futur champ de bataille. Le 3/3 *Ardennes* perd l'aspirant Andrieu, abattu par la *flak* et fait prisonnier le 2 mars près d'Offenburg.

L'offensive commence entre le Rhin et la Moselle le 13. Le temps se met de la partie, ce qui favorise l'activité aérienne alliée. Mayence est occupé le 23 et deux jours plus tard, les troupes alliées ont sécurisé la rive droite du Rhin.

Le 15 mars, le 1^{er} CAF exécute 304 sorties, ce qui lui vaut les félicitations du général Webster, commandant la 1st *Tactical Air Force*.

Le 16 mars, la 4^{ème} escadre se transporte à Luxeuil où elle retrouve le GC 2/5. Les missions se succèdent à une cadence infernale, plus de 100 par jour aux 3^{ème} et 4^{ème} escadres. Eu égard à ce taux de sorties, les pertes restent à un niveau assez faible. Le 16 mars, le 2/3 perd le sergent Lacroix, dont l'avion endommagé par la *flak* s'écrase à l'atterrissage à Nancy, et le 3/3 le sergent-chef Trescases, posé en territoire ennemi et sauvé *in extremis* du lynchage par l'arrivée opportune de *Feldgendarme*. Le 23, le sous-lieutenant Deshayes du 1/4 est fait prisonnier et le sergent Hoche du 2/5, posé du mauvais côté des lignes, réussit à rejoindre les siennes.

La 1^{ère} escadre reçoit l'ordre de patrouiller entre Karlsruhe et Stuttgart pour tenter de repérer les terrains de fortune qu'utilisent les chasseurs allemands. Le 2/7 descend un 109 le 18 et un 190 le lendemain. Le 22, les Français font connaissance avec les avions à réaction de la Luftwaffe; un groupe de Me 262 effectue deux passes sans résultat sur une formation de Spitfire et s'échappe sans être inquiété. Dans la soirée, la 1^{ère} escadre est mutée à Colmar. Malheureusement, ce terrain est situé très près de la ligne du front et dans la nuit du 28 au 29, l'artillerie allemande le prend pour cible, causant de nombreux dégâts et blessant plusieurs hommes.

Le 30 mars, le GC 3/6 *Roussillon* quitte Le Vallon pour Luxeuil où il retrouve la 3^{ème} escadre, désormais reconstituée à trois groupes. Il a effectué un total de 1 758 sorties depuis son arrivée dans le Sud de la France. Il est, en quelque sorte, remplacé par une escadrille du GC 2/9 *Auvergne* arrivée d'Afrique du Nord le 12. Quatre jours plus tard, cette escadrille exécute ses premières missions au-dessus de l'Italie. Le 31, l'aspirant Claessen est touché par la *flak* et doit sauter près de Saluzzo. Il est recueilli par des partisans italiens avec lesquels il participera à quelques coups de main.

Au cours du mois, la 1^{ère} escadre a accompli 1 280 sorties, la 3^{ème} 1 136 et la 4^{ème} 1 809.

Le 20 mars, les Marauder français disent adieu à Lyon-Bron et gagnent la base de St Dizier. Les B-26 sont utilisés à partir du 22 contre le trafic ferroviaire allemand, de manière à empêcher les renforts et le ravitaillement de rejoindre la zone du front. Le 25, le « 55 » du GBM 1/32 *Bourgogne* est atteint au moteur gauche et s'écrase au sol à Biettingheim; il n'y a qu'un survivant, qui échappe lui aussi de peu au lynchage.

Le 20 mars, le F-6D 44-14512 du GR 2/33 *Savoie*, piloté par le lieutenant Labadie, est abattu par la *flak* près de Hausach. Il est capturé, mais réussit à fausser compagnie à ses gardiens.

Avril 1945 : le passage du Rhin

Au petit matin du 31 mars, les troupes françaises prennent pied à leur tour sur la rive droite du Rhin. Les neuf groupes de chasse français vont être utilisés pour appuyer la progres-

sion des unités terrestres. Celle-ci ne se fait pas sans rencontrer une vive résistance, même si Karlsruhe est pris le 5 et la trouée de Pforzheim trois jours plus tard.

Le 31 mars, une patrouille du 2/5 prend en chasse trois Fw 190D-9. Le capitaine de l'Espinay en serre un au plus près qui, à la suite d'une fausse manœuvre, percute une montagne de la Forêt Noire; une victoire qui n'a pas coûté un seul projectile !

Cependant, le danger le plus à redouter pour les avions français reste la *flak*, toujours aussi dense et efficace. Le 2 avril, le lieutenant Belleville du 1/4 est abattu et tué au nord de Stuttgart.

Le mois commence plutôt mal pour la 5^{ème} escadre, clouée au sol du 2 au 6 à la suite d'un incendie qui a détruit les effets de vol et les parachutes des pilotes. Le 7, le 2/6 prend ses quartiers à Nice, tandis que la seconde escadrille du 2/9 arrive au Vallon le 10. L'escadre consacre exclusivement ses efforts du 8 au 13 à l'appui de la 1^{ère} DFL lancée à l'assaut des ouvrages du massif de l'Authion.

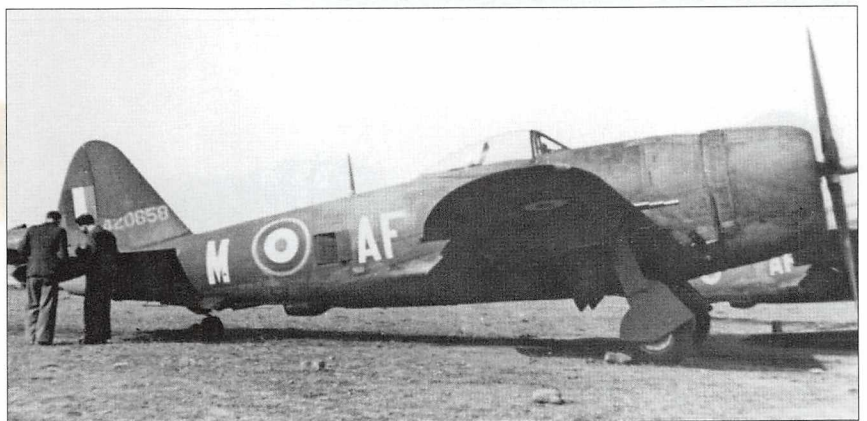
Le 7 avril, la 1^{ère} escadre abandonne le terrain de Colmar à la 4^{ème} et « investit » celui de Strasbourg-Entzheim. Le 14 avril, 16 Spitfire du 2/7 *Nice*, en protection d'un F-5 du GR 1/33, interceptent une formation mixte de Bf 109 et de Fw 190. Deux de chaque sont abattus, mais l'aspirant Coulet doit se poser dans les lignes allemandes où il est fait prisonnier.

Les P-47 se consacrent uniquement à l'appui direct des unités terrestres, mais entre le 12 et le 21 avril, la 3^{ème} escadre est engagée contre les poches de l'Atlantique – nous y reviendrons plus bas. La 4^{ème}, qui se retrouve donc seule pour assurer le travail, déploie une intense activité : le 18, elle accomplit 154 sorties avec 53 appareils disponibles.

Le 16 avril, le 2^{ème} corps d'armée est stoppé devant Nagold

Ci-dessous :
un P-47D-30-RE (44-20658) du GC 3/6 *Roussillon* portant le nouveau code tactique « AF » entré en vigueur au début du mois de mars 1945.
(Collection J. Mutin)

En bas :
un Spitfire Mk. IX de la 2^{ème} escadrille du GC 2/7 *Nice* à Luxeuil en février 1945. Cet appareil était équipé pour la reco-photo, ce qui ne signifie pas que les caméras avaient été installées.
(Photo A. Boursain)





et la 1^{ère} armée rencontre une vive résistance dans la vallée d'Oberkirch. En quelques heures le 2/3 et le 2/5 vont débloquent la situation.

Le lendemain, le lieutenant Deniau (1/3) est fait prisonnier après avoir été abattu par la *flak* et le 20, le 1/7 perd le lieutenant de vaisseau Koechlin, contraint d'atterrir en Suisse.

Le 17 avril, le GR 2/33 déplore la disparition du lieutenant Delègue à bord du F-6D 44-14605, descendu et tué par des Bf 109 près d'Ensing.

Le 24 avril, le sous-lieutenant Suisse revendique la dernière victoire française de la Seconde Guerre mondiale.

Le retour de la 3^{ème} escadre à Luxeuil permet de pousser les missions en plein cœur de la Bavière et de harceler le trafic ennemi entre le lac de Constance et Bâle.

Le 25 avril, contre toute attente, des éléments de la XIX^{ème} armée allemande contre-attaquent en direction de Rottweil, Tübingen et Spaichingen. Les premières lignes françaises sont bousculées, une unité d'artillerie étant capturée et le PC

de la 4^{ème} DM étant menacé d'encerclement. Pendant deux jours, la totalité de la chasse française s'acharne sur les troupes allemandes, renversant la situation en moins de quarante-huit heures. En quelque 300 sorties, la chasse ne déplore qu'une seule perte : le sous-lieutenant Roumet (GC 2/5), touché par la *flak* et fait prisonnier.

Dans les derniers jours d'avril, les P-39 de la 5^{ème} escadre attaquent sans répit dans la plaine du Pô les convois allemands qui s'enfuient en désordre en direction du nord-est. Ils réalisent leur dernière mission le 29.

Pour écarter la menace que font peser les avions à réaction sur les expéditions de bombardement, la 1^{ère} escadre s'installe à Stuttgart-Groß-Sachsenheim le 28 avril pour servir d'escorte aux B-26 français. Peine perdue, puisque ceux-ci effectuent leurs deux dernières missions de guerre le 25 avril. Depuis le 29 mars 1944, date d'engagement du GBM 1/22 *Maroc*, les B-26 ont exécuté 4 805 sorties, perdu 14 appareils ainsi que 58 membres d'équipage tués et 31 prisonniers [2].

Les ultimes missions de la chasse se déroulent le 7 mai dans le secteur d'Innsbruck.

Les poches de l'Atlantique

Nous avons souhaité dissocier ce chapitre des autres, car les opérations aériennes contre les poches de l'Atlantique ne ressemblent en rien à celles qui se sont déroulées depuis l'Est de la France. Elles présentent, en effet, un petit côté « amateur » tant par le matériel utilisé que par le fait que les premières unités ont été placées sous commandement FFI.

Le 4 novembre 1944 voit la création des forces aériennes de l'Atlantique (FAA), qui sont le prolongement « officiel » du groupement *Patrie*, dont le commandement est confié au général Corniglion-Molinier. Le 30 du mois, les unités FFI sont dissoutes et recréées sous la forme d'unités organiques de l'armée de l'Air. Le groupe Doret devient le GC 2/18 *Saintonge* (commandant Thollon) et le groupe Dor le GB 1/31 *Aunis* (commandant Dor). La section d'observation du groupement *Patrie*, transformée en GR 3/33 *Périgord*, le GCB 1/18 *Vendée*, le GB 1/34 *Béarn* et le groupe de bombardement en piqué de l'Aéronautique navale complètent les effectifs des FAA.

Les FAA sont rattachées à la 1st TAF, au même titre que le 1^{er} CAF français et le XIIth TAC américain. Cette subordination explique la raison de l'intervention des Américains au cours de l'opération « Venerable ».

Les opérations aériennes antérieurement au 15 novembre ont été marquées par une faible efficacité, imputable à une coopération inexistante entre l'aviation et les troupes au sol, inexpérimentées, mal encadrées et peu disciplinées. En outre, le taux d'indisponibilité des avions a atteint un niveau alarmant en raison d'un manque de rechanges et d'huile, de l'état général des appareils et de l'absence de mécaniciens qualifiés en nombre suffisant. Le délabrement des bases du Sud-Ouest n'améliore en rien la situation.

Les missions se bornent dans un premier temps à des observations à vue, puis à des reconnaissances photographiques, ainsi qu'à des bombardements ponctuels. Tant que les moyens terrestres n'ont pas été renforcés, seule l'aviation est utilisée pour harceler l'ennemi. Mais, cette dernière doit

De haut en bas :

– alignement des Spitfire Mk. IX du GC 2/7 *Nice* à Stuttgart-Kleinsachsenheim à la fin des hostilités.

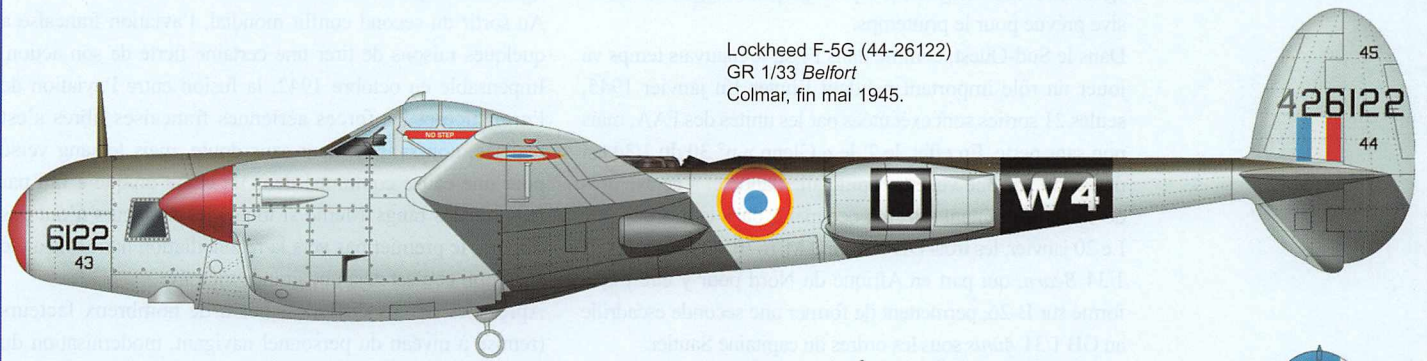
Au premier plan le ML301 (« L ») et le MJ465 (« S »).

– le P-39Q-21-BE (44-3871) du GC 2/6 *Travail*, après ses neuf premières missions, probablement au Vallon en février 1945.

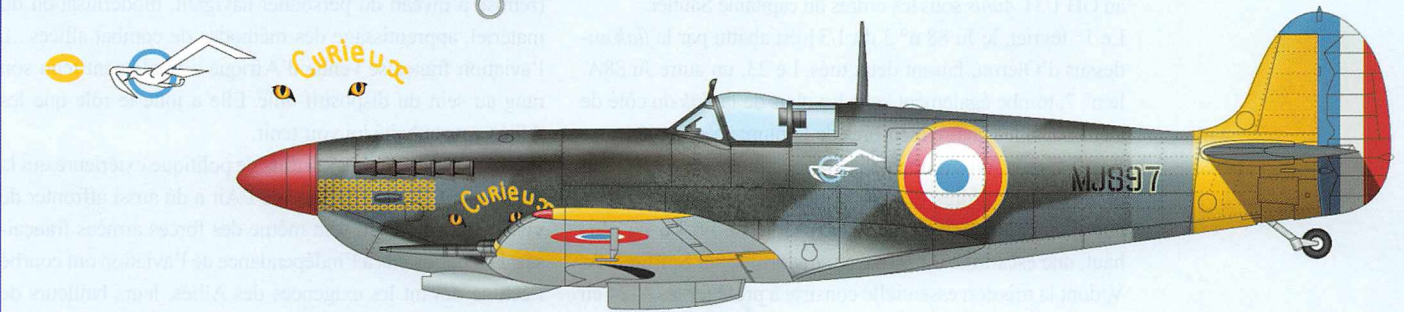
– un P-39Q-25-BE du GC 2/9 *Auvergne*, au Vallon au printemps 1945.
(Collection J. Mutin)



[2] Patrick Ehrhardt in *Les Maraudeurs Français*, éd. du Polygone (2002).



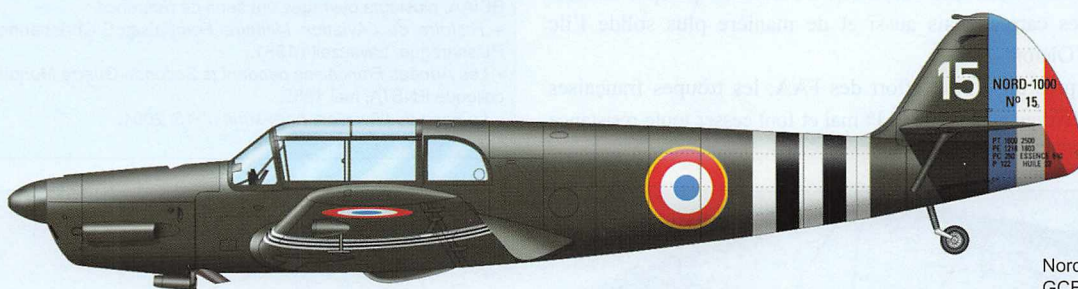
Lockheed F-5G (44-26122)
GR 1/33 Belfort
Colmar, fin mai 1945.



Supermarine Spitfire Mk. IX (MJ897)
GR 2/33 Savoie
Avion touché par la flak le 4 janvier 1945
(pilote : commandant Martin).



North American F-6C-10-NT (44-10894)
GR 2/33 Savoie
Luxeuil-les-Bains, mars 1945.



Nord 1000 n° 15
GCB 2/18 Saintonge
Tarbes, fin 1944.



de Havilland DH-82A Tiger Moth Mk. II (DE832)
École de Kasbah Tadla, 1945.



également être « regonflée » pour préparer la grande offensive prévue pour le printemps.

Dans le Sud-Ouest, comme dans l'Est, le mauvais temps va jouer un rôle important pendant l'hiver. En janvier 1945, seules 21 sorties sont exécutées par les unités des FAA, mais non sans perte. En effet, le 7, le « Glenn » n° 30 du 1/34 est descendu par une vedette rapide allemande et s'écrase près de Talais, entraînant ses cinq occupants dans la mort.

Le 20 janvier, les trois DB-7 et cinq M.167F versés par le GB 1/34 *Béarn*, qui part en Afrique du Nord pour y être transformé sur B-26, permettent de former une seconde escadrille au GB 1/31 *Aunis* sous les ordres du capitaine Sautier.

Le 1^{er} février, le Ju 88 n° 3 du 1/31 est abattu par la *flak* au-dessus d'Oléron, faisant deux tués. Le 23, un autre Ju 88A, le n° 7, tombe également sous les obus de la *flak* du côté de Cémussac; les quatre membres de l'équipage sont tués.

Le 27 février, un groupement est constitué avec les 1/18 et 2/18 sous les ordres du commandant Lapios, pour mieux coordonner l'action de la chasse. Comme on l'a vu plus haut, une escadrille du 2/18 est transformée sur Spitfire Mk. V, dont la mission essentielle consiste à protéger les A-24 en mitraillant les nids de *flak*.

Ayant enfin regroupé d'importants moyens terrestres, maritimes et aériens, auxquels s'est joint un important dispositif américain, les forces françaises de l'Atlantique déclenchent l'opération « Venerable ». Pour renforcer les unités des FAA déjà présentes sur place, le 1^{er} CAF détache la 3^{ème} escadre (1/4, 1/5 et 3/6) à Mérignac et fait appel aux deux escadres de B-26. Un millier de bombardiers lourds de la 8th Air Force et les B-26 du 42nd Bombardment Wing américain sont aussi de la fête.

Le 14 avril, c'est un déluge de fer et de feu qui s'abat sur les défenses allemandes. Le sergent de Kérimel de Kervenno du 1/5 est atteint par un navire-DCA allemand et se parachute à deux kilomètres de la côte; malheureusement, la lenteur des secours ne permettra pas de le sauver. Le 19 avril marque la fin des opérations dans le secteur. Les derniers défenseurs allemands ne tiennent plus qu'un réduit de quelques kilomètres carrés, mais aussi et de manière plus solide l'île d'Oléron.

Après un ultime effort des FAA, les troupes françaises débarquent sur l'île le 1^{er} mai et font cesser toute résistance avant la fin de la journée.

Quel avenir pour l'armée de l'Air ?

Au sortir du second conflit mondial, l'aviation française a quelques raisons de tirer une certaine fierté de son action. Impensable en octobre 1942, la fusion entre l'aviation de l'armistice et les forces aériennes françaises libres s'est réalisée, non sans douleur sans doute, mais le sang versé pour une cause commune dans un cadre unique a fini par resserrer les rangs. Même si toutes les rancœurs n'ont pas disparu, le premier pas vers la réconciliation nationale a été accompli et c'est déjà une grande victoire.

Après des débuts difficiles, liés à de nombreux facteurs (remise à niveau du personnel navigant, modernisation du matériel, apprentissage des méthodes de combat alliées...), l'aviation française venue d'Afrique a finalement tenu son rang au sein du dispositif allié. Elle a joué le rôle que les Alliés ont souhaité lui voir tenir.

Prise en otage dans des conflits de politique extérieure qui la dépassaient un peu, l'armée de l'Air a dû aussi affronter de vives oppositions au sein même des forces armées françaises. Les opposants à l'indépendance de l'aviation ont courbé l'échine devant les exigences des Alliés, leurs bailleurs de fonds et seule source d'approvisionnement. Dès lors que la tutelle s'exercera d'une manière moins contraignante, les anciennes querelles et les conflits d'intérêts ne tarderont pas à ressurgir.

Le tiraillement entre la nécessité d'orienter les budgets vers la reconstruction d'une France économiquement épuisée par quatre ans d'occupation et l'urgence de rénover le matériel aérien face à la menace d'un conflit colonial en Extrême-Orient laisse une large place aux hésitations et aux doutes. Dans un contexte politique plus que cahotique, de lourds nuages noirs assombrissent l'horizon de l'armée de l'Air. Nous en reparlerons dans un futur numéro d'Aéro-Journal.

Principales sources

En dehors des sources primaires consultées au SHAA et au BCIAA, plusieurs ouvrages ont servi de référence :
– *Histoire de l'Aviation Militaire Française*, C.Christienne & P.Lissarague, Lavauzelle 1981.
– *Les Armées Françaises pendant la Seconde Guerre Mondiale*, colloque ENSTA, mai 1985.
– *Le Fana de l'Aviation*, hors-série n° 15, 2001.

Le Martin 167F n° 30 du GB 1/34 *Béarn* (on distingue encore une partie de son matricule militaire U-130 sous l'aile gauche) à Cognac fin 1944. L'appareil sera abattu par la *flak* d'une vedette allemande au large du Verdon le 7 janvier 1945, entraînant dans la mort les cinq hommes de l'équipage du capitaine Bourdier. (Collection J. Mutin)



LA DISPARITION DE LECLERC



VICTIME D'UN ATTENTAT ou d'un accident ? Pendant des années la polémique a fait rage autour de la disparition du général Leclerc. Si sa mort accidentelle est désormais consensuelle, les causes exactes n'ont pas été vraiment déterminées. L'auteur avance ici une hypothèse très plausible.

Guy Fruchart

Le 28 novembre 1947 s'écrasait dans le Sud-Oranais le B-25D-10-NA, *serial* 41-30330, baptisé « Tailly »^[1]. C'est alors qu'il était en inspection des garnisons de la 10^{ème} région militaire que disparaissait dans cet accident le général Philippe de Hautecloque, plus connu sous le nom de Leclerc, figure emblématique de la victoire de 1945.

À l'annonce de cet événement, l'émotion fut grande et bien des suppositions furent échafaudées, les plus excessives allant jusqu'à l'évocation d'une sombre machination. La réalité était bien plus banale et, si l'accident avait une origine humaine, elle était plus prosaïque.

Il peut être intéressant pour la suite du récit de dresser un rapide portrait du général Leclerc. Si l'on se réfère à ceux qui le côtoyèrent et, en faisant abstraction de l'ascendant qu'il causait par son charisme et son énergie, beaucoup mirent cependant l'accent sur ses colères, sa dureté, et en particulier, son intransigeance. Un exemple qui pourrait être considéré comme prémonitoire nous est donné par le capitaine François Goussault, alors en poste au Cameroun^[2] :

« Un incident survenu quelques jours plus tard est important à mon point de vue. Leclerc était très autoritaire, très grand seigneur. Il m'appelle à son bureau un après-midi à trois heures : " je veux que vous prépariez notre avion, nous partons pour Brazzaville vers cinq heures, il faut que je sois là-bas ce soir ". Il était impossible de voler de nuit en Afrique Équatoriale, pas de météo, pas de radio et surtout en coupant à travers le pays entre Douala et Brazaville. Je lui dis : " ce n'est pas possible ".

« Je ne vous demande pas si c'est possible, je vous dis que je décollerai à cinq heures et que nous serons à Brazzaville ce soir ". Je m'y refuse catégoriquement. Il me dit de me considérer aux arrêts et il téléphone à mon second, le lieutenant Biarnais qui lui répond qu'il ne reçoit d'ordres que du capitaine Goussault et que, s'il n'est pas là, personne ne volera. Alors Leclerc m'a dit : " Qu'est-ce qu'on fait, qu'est-ce que cette armée ? " Je lui ai répondu que cette armée était une armée raisonnable. [Goussault fera une proposition plus réaliste que Leclerc acceptera].

« Je suis persuadé que j'ai sauvé ce jour-là sa vie et la mienne, car c'était une chose impensable de voler [ainsi] dans ce pays ».

Revenons à cette journée du 28 novembre 1947. Dans la salle « d'ops » de la base d'Oran, plusieurs membres de divers équipages consultent la météo. Il y a le pilote du B-25, le lieutenant Delluc, et son navigateur, le lieutenant Pilleboue. Il y a également le lieutenant Burlet, pilote du Ju 52 d'accompagnement qui transporte les journalistes couvrant le déplacement du général, ainsi qu'un équipage de B-26 Marauder qui doit aller à Rabat. Si le temps sur Oran ne perturbe personne, il n'en est pas de même dans le Sud-Oranais, où la météo annonce une violente tempête de sable avec, chose rare, pluie simultanée.

Un seul équipage va décoller, celui qui doit emmener

Au garde à vous, l'équipage du B-25D attend l'arrivée du général Leclerc à Oran, quelques heures avant sa disparition, le 28 novembre 1947. (ECPAD)

[1] Tailly était le nom de la propriété du général Leclerc.
[2] Icare n° 166, *Les Forces Aériennes Françaises Libres* - Tome 7, page 114.



La disparition de Leclerc

Leclerc, car l'avion est attendu à Colomb-Béchar vers midi pour une revue en ville à 12h30. La suite est connue. Vers 11h58, le B-25 « Tailly » s'écrase près de la voie ferrée du « Mer-Niger », non loin de la gare de Menabha. Cet accident fait douze morts : outre le général Leclerc, le pilote et le navigateur, l'adjudant Guillou (mécanicien), le sergent-chef Lamotte (radio) et sept officiers (les colonels Fouchet, chef d'état-major de la 10^{ème} RM, du Garreau de la Mécanic, Clémentin et Fieschi, le capitaine de vaisseau Frichement, le commandant Meyrand et le sous-lieutenant Miron de l'Espinay).

Comment en est-on arrivé là ?

La réponse est donnée par le lieutenant Burlet qui en fait le récit dans son rapport :

« Le jeudi 27 novembre 1947, j'arrivais à Oran en Ju 52 pour me mettre à la disposition du général Leclerc. La

pilote et navigateur, avait pris connaissance de ces renseignements que confirmait une fiche type de protection, et était donc parfaitement au courant de la situation météo.

« J'eus donc l'occasion de discuter, très succinctement, des conditions atmosphériques de ce jour avec l'équipage. L'arrivée à Béchar s'avérait donc, a priori, impossible étant donné les moyens d'infrastructure insuffisants pour permettre une arrivée et une percée par mauvaise visibilité. L'équipage du B-25 était au courant de ces particularités et partageait entièrement mon opinion en ce sens que, si les prévisions météo étaient exactes, le voyage ne pouvait avoir lieu ce jour. L'intention du pilote et du navigateur était de voler à l'altitude de sécurité et de visibilité jusque sur la région de Béchar; ensuite de prospecter et s'assurer s'il n'y avait réellement pas un moyen éventuel d'atterrissage. Dans le cas où celui-ci s'avérait impossible, l'avion devait faire demi-tour.

« Cette solution rationnelle, qui ne mettait pas en cause la sécurité de l'avion, l'équipage m'en a fait part sans autre commentaire. À aucun moment, au cours de notre conversation, il ne fut question d'un vol à basse altitude. D'ailleurs, tout fut décidé très rapidement et notre conversation fut des plus succinctes. Bien que je lui aie fait part de ma décision de ne pas décoller en ce qui concernait mon appareil, l'équipage du B-25 ne manifesta à aucun moment une intention autre que celle de partir. J'ignore quelle fut la conversation du pilote avec le général au moment de l'embarquement. Je puis affirmer qu'à aucun moment je n'ai relevé l'indice d'une hésitation.

« Cette idée première de partir semble avoir présidé en tout premier lieu à la décision de l'équipage. Et comme me l'avait dit textuellement le navigateur : " nous verrons bien sur place, si c'est trop mauvais, nous ferons demi-tour ". Par ailleurs, je dois ajouter enfin que mon radio, le lieutenant Muller; et moi-même avons eu l'impression que la susceptibilité de l'équipage avait été légèrement froissée du fait que mon Junkers devait assurer le reste de la mission sur la région saharienne, mettant ainsi en doute leur valeur professionnelle.

« Il se pourrait bien que le facteur psychologique soit ainsi, en très faible part, à la base de cette idée première, sans toutefois, ce qui est indéniable, en être le facteur principal. Celui-ci, de toute évidence, était d'une autre source, nous le comprîmes facilement, le lieutenant Muller, lui-même ancien radio du général, et moi-même. Il était visible que si l'équipage devait faire preuve de prudence en plus de sa parfaite connaissance technique, il devait aussi savoir payer d'audace. »



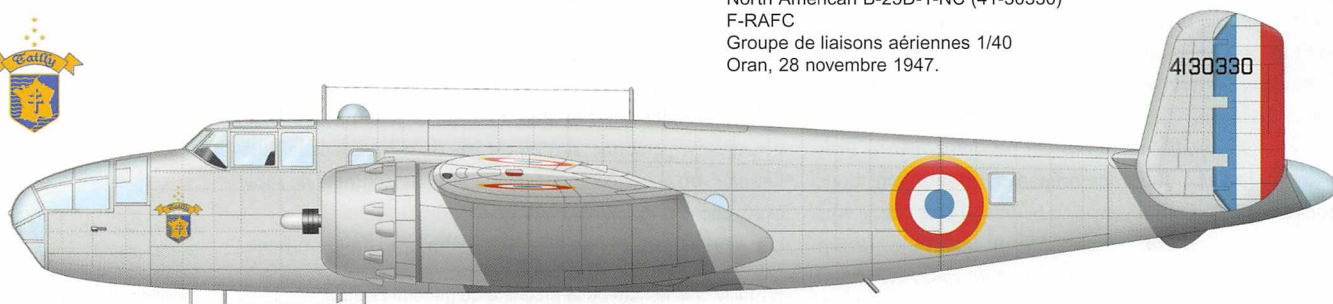
Arrivée du général Leclerc à Oran la veille du drame. (ECPAD)

mission à effectuer était la liaison Oran-Béchar-Timimoun-Biskra-Tougourt-Alger. Les instructions me furent données le vendredi, jour de l'accident, vers 10 heures, par le colonel Fieschi au moment où il montait à bord du B-25.

« Dès 8 heures de ce même jour, j'eus l'occasion de faire connaissance avec l'équipage du B-25 qui devait convoyer le général et les officiers de sa suite sur Béchar. Le temps à Oran était assez nuageux avec vent moyen sans que les consignes QTSI soient applicables, encore moins celles de QGO^[3]. Après renseignements pris auprès de la météo, le temps prévu sur le Sud-Oranais s'avérait particulièrement mauvais, notamment sur Béchar : visibilité nulle par suite de vent de sable, nuages moyens 10/10 couvrant les sommets et vents violents en altitude. L'équipage du B-25,

[3] Consignes de sécurité concernant la restriction ou l'interdiction de décollage et d'atterrissage suite aux conditions atmosphériques du moment.

North American B-25D-1-NC (41-30330)
F-RAFC
Groupe de liaisons aériennes 1/40
Oran, 28 novembre 1947.





Le lieutenant Legoc, pilote habituel du général Leclerc, était alors en arrêt de maladie. Même s'il n'avait en charge le B-25 que depuis une quinzaine de jours, le lieutenant Delluc était un pilote très expérimenté. Il avait auparavant piloté des Halifax au GB 2/23 *Guyenne* et avait effectué un tour complet d'opérations, 32 missions de bombardement, la majorité au-dessus de l'Allemagne. Les conditions météo qu'il avait rencontrées alors lui avaient forgé une expérience certaine en la matière, d'autant plus que durant cette période des

missions avaient dû être annulées suite aux mauvaises conditions atmosphériques. La différence était que la décision d'annulation n'avait jamais été de son ressort, mais du service des opérations.

Alors, la question reste posée : Delluc a-t-il hésité à prendre une ferme décision à l'instar des autres commandants de bord ? A-t-il eu un excès de confiance ou au contraire a-t-il craint de ne pas être à la hauteur de sa tâche ? A-t-il redouté de déplaire au général Leclerc, qu'il ne connaissait que depuis peu et donc appréhendait sa réputation ?



Le B-25D est versé à la section de liaisons aériennes 45, futur groupe aérien de liaisons ministérielles, où il est affecté comme avion personnel du général Leclerc. L'appareil effectuera une dizaine de vols, dont seulement six avec son passager de marque à bord. (Collection J. Mutin)

Ou n'a-t-il qu'obéi à un ordre donné ?

La réponse est de toute évidence que seul un facteur humain aura été la cause et la conséquence de ce tragique accident. On peut ajouter à cela, et faisant suite à l'anecdote du capitaine Goussault citée en début de texte, la conclusion qu'il donnait de sa « mésaventure » avec Leclerc :

« Je raconte cette anecdote parce que Leclerc s'est tué quelques années plus tard avec un homme qui n'a pas eu le courage de lui dire de ne pas survoler le Sahara un jour de tempête de sable. Car Leclerc pouvait dire à un bonhomme de monter en haut de la Tour Eiffel pour décrocher un truc et, en un quart d'heure, le type montait et ramenait la chose. Il ne pouvait pas dire cela aux avions, un avion n'arrive que si tout va bien. »

Suite à ce tragique accident, le ministère des Armées, par le truchement du groupement des moyens militaires de transport aérien, diffusa le 12 décembre 1947 une note de service qui rappelait à chacun les droits et les devoirs de ceux qui avaient à charge le commandement d'un avion, quelles que soient les conditions et pressions extérieures à leur fonction. Cette même note citait en exemple celui du lieutenant Burlet qui avait su prendre, comme le capitaine Goussault à son époque, la bonne décision au bon moment.

L'auteur tient à remercier M. Jacques Burlet, frère du lieutenant Burlet auteur du rapport cité dans l'article.

MINISTÈRE DES FORCES ARMÉES
GÉNÉRAL D'ÉTAT AUX FORCES ARMÉES
A I R
ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL DE L'ARMÉE
DE L'AIR
GROUPEMENT DES MOYENS MILITAIRES
DE TRANSPORT AÉRIEN.
N° 10937
G.M.M.T.A./CDT

PARIS le 12/12/1947
56-609
62^e ESCADRE DE TRANSPORT
ARRIVÉE
Date: 12/12/47
Heure: 17h15
Lieu: Paris
Objet: Note de service

NOTE DE SERVICE

L'organisation dans laquelle nous fonctionnons donne au Commandant d'avion la responsabilité de la décision de départ, en dehors de sa Base de stationnement.

C'est donc à lui de juger si le vol est possible, compte tenu des circonstances météorologiques, de l'état de l'équipage, de la valeur de l'infrastructure et de l'entraînement de son équipage.

J'entends bien que la décision n'est pas mathématique et qu'elle ne découle pas d'une façon automatique de l'étude de ces facteurs. Il existe toute la série de "cas douteux" où intervient la personnalité du Commandant d'avion.

Pour que ces décisions soient correctes, il est indispensable qu'il soit toujours présent à l'essai en responsabilité de transporteur, qui lui impose d'acquiescer avant tout la sécurité de ses passagers et du matériel qui lui est confié.

Le jour de l'accident qui a coûté la vie au Général L E C L E R C et à onze de ses camarades, le Lieutenant BURLET de la 62^e Escadre - G.2. 1/62 - a fait preuve d'une pondération et d'une connaissance de son métier de Commandant d'avion de transport que je tiens à souligner.

Il devait comme le Mitchell du Général L E C L E R C, effectuer le trajet GRAN-BEGHAR. Devant les conditions météorologiques particulièrement défavorables aux parcours, le Lieutenant BURLET prit la sage décision d'ajourner son départ, malgré l'exemple de l'équipage du Mitchell.

C'est une leçon qui doit être méditée par tous nos Commandants d'avion.

Notre matériel, l'infrastructure existante nous permettent des vols par mauvais temps, devant lesquels les Commandants d'avion ne sauraient reculer. Ils ne permettent pas le vol par tous les temps. Il est du ressort des Commandants de formation et des officiers d'opérations de préparer intellectuellement les Commandants d'avions à prendre à ce sujet des décisions correspondant aux possibilités techniques du matériel et de l'infrastructure en éliminant tout souci propre déposé.

Le Colonel F B L I S est Cdt P.I. du GROUPEMENT DES MOYENS MILITAIRES DE TRANSPORT AÉRIEN.

DESTINATAIRES :
Général ESCADRE
G.2. 1/62 "PROUDHON"
G.2. 2/62 "MAINE"
G.2. 3/62 "POIZOU"

P. P. L.

Ci-contre :
photocopie de la note de service n° 10937/GMMTA/CDT du 12 décembre 1947, rappelant aux commandants d'avion qu'ils sont finalement seuls maîtres à bord après Dieu.



Val



se à Vienne

GABRIELE D'ANNUNZIO, poète et soldat « dans le civil », conçut et exécuta un raid d'une rare audace sur Vienne, qui fut ressenti en Autriche comme une véritable humiliation.

Jim Grant

La plupart des actions d'éclat qui ont eu lieu pendant la Grande Guerre se sont souvent achevées par la mort de milliers d'hommes. Cependant, le 9 août 1918, le Corpo Aeronautico Militare italien inflige un terrible camouflet à l'Empire austro-hongrois pour le prix d'un pilote fait prisonnier à la suite d'une panne de moteur. Sur le plan de la témérité, cette action relègue même au second rang le raid de l'aviation navale britannique sur les hangars à Zeppelin à la fin de l'année 1914.

Ce camouflet est infligé par sept Ansaldo SVA-5, plus un modifié en biplace et renommé SVA-10, qui franchissent 500 km pour lancer des milliers de tracts au-dessus de Vienne avant de revenir se poser à San Pelagio, un aérodrome proche de Venise, berceau de leur escadrille.

Le succès de ce raid est à mettre à l'actif de Gabriele d'Annunzio, ce poète-soldat héritier spirituel des grands condottieri italiens, bien qu'il ne soit ni pilote ni même membre de l'escadrille et qu'il n'ait participé à la mission que comme simple passager à l'avant du SV-10. C'est lui qui a suggéré un raid sur Vienne dès octobre 1915, mais à cette époque l'Italie ne possède ni les avions ni les pilotes capables d'entreprendre une telle mission.

Fin octobre 1917, l'armée italienne est défaite à Caporetto. Les troupes austro-hongroises traversent la Vénétie et approchent dangereusement de Venise avant de s'arrêter, au bord de l'épuisement. Des unités italiennes fraîches, soutenues par des divisions d'infanterie françaises et britanniques, sont transférées du front Ouest pour parer à la menace.

Pour d'Annunzio, c'est le signe qu'il est temps de préparer un raid aérien sur Vienne qui, s'il réussit, donnera un véritable coup de fouet au moral des troupes italiennes. Il renouvelle sa proposition qui, cette fois, n'est pas rejetée catégoriquement. Elle est simplement retardée le temps que l'armée italienne lance sa contre-offensive. En juillet 1918, les autorités civiles et militaires italiennes ont repris confiance et décident qu'un raid sur Vienne servirait d'avertissement pour montrer aux Autrichiens que les Italiens sont encore en mesure de riposter. L'état-major a pensé à utiliser des bombardiers Caproni Ca-3, mais ceux-ci sont jugés trop lents et sans l'allonge suffisante. Il est donc décidé de faire appel à la 87^e Squadriglia (baptisée *La Serenissima*, nom de l'ancienne république de Venise) équipée en avions de reconnaissance à long rayon d'action SVA-5, non seulement plus rapides que les Ca-3, mais aussi capables de se défendre seuls en cas d'interception.

Conçu par Umberto Savoia et Rodolfo Verduzio, le SVA (Savoia Verduzio Ansaldo) 5 est le développement d'un appareil qui a réalisé son premier vol le 19 mars 1917. D'abord conçu comme chasseur, il a été rejeté en raison d'une maniabilité insuffisante par rapport aux chasseurs à moteur rotatif. Son moteur SPA 6A de 220 ch (six cylindres en ligne) autorise une vitesse maximale de 225 km/h (et même plus avec d'autres motorisations), une vitesse de croisière de 175 km/h, un plafond de 6 100 mètres et une autonomie de l'ordre de 1 000 km. Il est volontiers accepté au sein des unités de reconnaissance du Corpo Aeronautico Militare où il entre en service en février 1918.

Ses performances en font également un excellent avion de bombardement léger et, avec ses deux mitrailleuses, il est

Page ci-contre : le Tenente Giordiano Granzarolo dans son SVA-5. L'appareil porte l'insigne du lion de St Marc, sculpture que l'on peut admirer sur la place du même nom à Venise. (Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)



tout à fait capable de se défendre seul. Le SVA-9 est une version sans armement et le SVA-10 une version biplace. Un total de 1 248 machines des différentes versions sera construit pendant la guerre et leur robustesse leur permettra de rester en service une dizaine d'années encore après la cessation des hostilités, en Italie comme dans d'autres pays où un certain nombre d'appareils ont été exportés.

En août 1918, *La Serenissima* est parfaitement rompue aux vols sur longue distance. Le 20 mai 1918, le *Capitano* Natale Palli a survolé Innsbruck et le lendemain, les *Tenente* Locatelli et Ferarin ont exécuté une reconnaissance au-dessus de Friedrichshafen, un vol de 750 km. Peu après, des missions ont aussi été entreprises sur Zagreb et Split (plus de 900 km dans les deux cas). Il ne fait donc aucun doute que *La Serenissima* est l'unité idéale pour le raid sur Vienne.

Quand, le 29 juillet 1918, il en reçoit l'ordre, le *Capitano* Alberto Masprone, commandant l'escadrille, manifeste une certaine surprise mais aussi une grande confiance dans ses chances de succès.

D'Annunzio, qui tient à participer personnellement à cette mission, est catastrophé quand il apprend que le biplace spécialement aménagé à son intention s'est écrasé en entraînant le pilote dans la mort. Le SVA-5 est monoplace et lui-même ne sait pas piloter. Dans son esprit, il est impensable qu'une telle mission puisse être exécutée sans l'homme



Alignement de SVA-5 de la 87^e *Squadriglia*, qui doit son surnom, *La Sérénissime*, à la proximité de Venise.

qui en a eu l'idée. Pour satisfaire sa requête, Brezi, ingénieur chez Ansaldo, transforme un SVA-5 en biplace, le passager devant s'installer sur le réservoir. Ainsi assis sur *la sedia incendiaria* (la selle incendiaire), d'Annunzio pourra « commander » escadrille jusqu'à Vienne – en fait, il se contentera de noter par écrit ses impressions de vol.

L'utilisation d'un SVA-5 modifié est intéressante à noter, car à cette époque le biplace SVA-10 était en cours de production. Peut-être manquait-il d'autonomie ? Bien que l'appareil de d'Annunzio est fréquemment dénommé SVA-10, il s'agit en fait d'un SVA-5 modifié dans lequel le passager est assis à l'avant, contrairement au SVA-10 où cette place est occupée par le pilote, le siège arrière étant réservé à l'observateur-mitrailleur.

Le vol est programmé au 2 août, mais les conditions météo font repousser la date à plusieurs reprises, jusqu'à ce que les prévisions du 8 au soir laissent entrevoir la possibilité de décoller le lendemain.

Levés tôt, les aviateurs avalent un petit déjeuner avant de se rendre à l'aérodrome de San Pelagio. À 5h15, le 9 août

Gabriele d'Annunzio

Le poète condottiere



Né à Pescara le 12 mars 1863, de son vrai nom Francesco Rapagnetta, Gabriele d'Annunzio poursuit de brillantes études à l'université de Rome. Dès l'âge de 16 ans, il publie son premier poème et devient membre de plusieurs cercles littéraires. En 1883, il se marie avec la fille d'un duc qui lui donne trois fils, mais il divorce en 1891. Il mène

alors une vie aux mœurs plutôt légères et noue de nombreuses liaisons avec des femmes en vue, comme l'actrice italienne Eleonora Duse ou la danseuse américaine Isadora Duncan.

Il écrit plusieurs romans mettant en scène des dépravés sexuels et des héros nietzschéens, et surtout « *La Figlia di Iorio* » aux accents nationalistes exacerbés.

En 1897, il est élu au Parlement et devient membre de l'extrême-droite, puis curieusement, vers la fin de son mandat, de la gauche. En 1899, il achète une somptueuse villa en Toscane, mais il est battu aux élections de 1900 et ses dettes l'obligent à chercher refuge en France. Il s'installe quelque temps au Cap Ferret où il écrit « *Le Martyre de Saint Sébastien* » sur une musique de Debussy.

Lorsque la guerre éclate en 1914, il rentre en Italie et bien que ne s'étant pas engagé, il connaît une carrière militaire bien remplie qui lui confère le statut de héros national. Ses nombreux pamphlets et discours enflammés exhortent ses compatriotes à rallier la cause des Alliés, qui – selon lui – sera la seule à pouvoir redonner à l'Italie sa dimension de grande puissance européenne.

En 1919, n'admettant pas que la ville de Fiume (aujourd'hui Rijeka) soit rattachée à la Yougoslavie, il l'occupe militairement avec une troupe sous ses ordres. Il s'y conduit comme un véritable dictateur, déclare même la guerre à l'Italie, mais doit s'enfuir au bout de dix-huit mois.

Revenu en Italie, il devient un partisan inconditionnel de Mussolini qu'il considère comme un héros mythique incarnant les grandes aspirations de la nation. Bien que lui vouant une certaine admiration, Mussolini voit en d'Annunzio un rival potentiel et l'écarte du pouvoir. D'Annunzio se retire alors dans sa villa sur les bords du lac de Garde où il reprend sa carrière de romancier.

Fait Prince de Monte Nevoso en 1937, nommé président de l'académie royale d'Italie, il meurt d'une crise cardiaque à son bureau le 1^{er} mars 1938. Mussolini lui accorde des funérailles nationales.

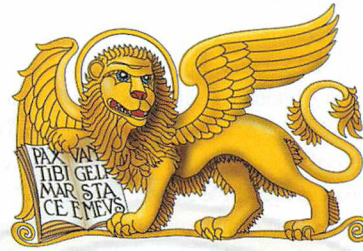
Célébrés de son vivant surtout à cause du parfum de scandale qui les entourait, ses écrits n'ont pas fait date dans l'histoire de la littérature mondiale. Ils sont désormais tombés dans l'oubli total et toute comparaison avec Antoine de Saint-Exupéry, lui aussi poète et soldat, serait une profonde injure à l'auteur du « *Petit Prince* ».

En 1920, d'Annunzio rachète le SVA-10 « 12736 » du *Capitano* Palli, le fait restaurer et l'installe dans sa villa Vittoriale degli Italiani à Gardone Riviera, sur les bords du lac de Garde, devenue depuis le musée d'Annunzio et où il est encore exposé, mais après une nouvelle restauration entamée en 1988.





Le lion de saint Marc, symbole de la ville de Venise et insigne de la 87^e Squadriglia. Le texte est : Pax Tibi Marce Evangelista Meus.



Ansaldo SVA-5 n° 11779
Tenente Aldo Finzi
87^e Squadriglia
San Pelagio, 9 août 1918.

Cet appareil est souvent représenté avec la dérive bleue, mais le pilote a indiqué qu'elle était en fait verte.

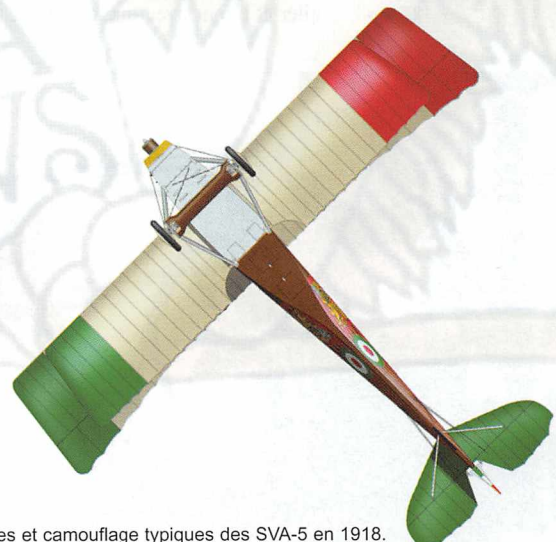
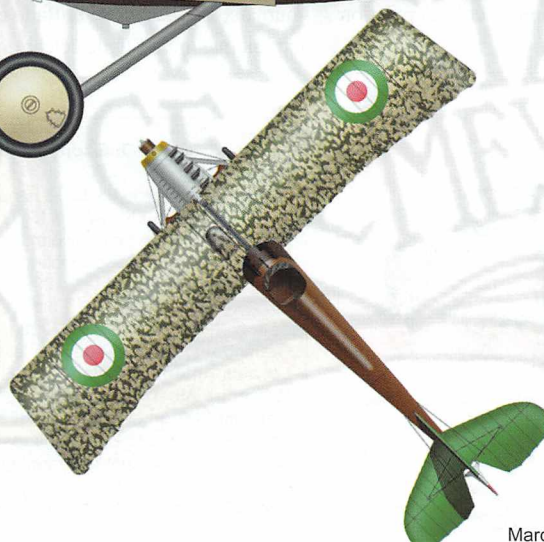


Ansaldo SVA-5 n° 11760
87^e Squadriglia
San Pelagio, 9 août 1918.

Ansaldo SVA-10 n° 12736
Capitano Natale Palli et Gabriele d'Annunzio
87^e Squadriglia
San Pelagio, 9 août 1918.



Autre insigne de La Serenissima, l'un des quatorze lions décorant la place Saint-Marc, avec l'inscription : Iterum Rugit Leo.



Marques et camouflage typiques des SVA-5 en 1918.

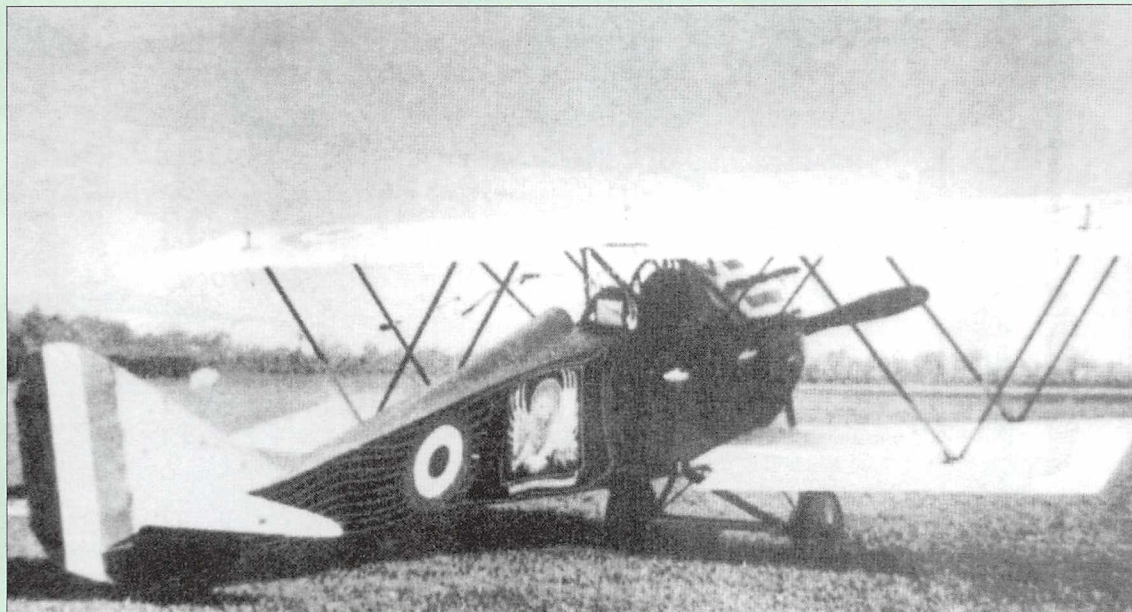


1918, dix SVA-5 monoplaces décollent. Ils sont pilotés par les *Capitano* Alberto Masprone, *Tenente* Giordiano Granzarolo, Giuseppe Sarti, Antonio Locatelli, Francesco Ferarin, Ludovico Censi, Vincenzo Contratti, Pietro Massoni, Aldo Finzi et *Sottotenente* Gino Allegri. Dans le « SVA-10 » ont pris place le *Capitano* Natale Palli et d'Annunzio. Les appareils mettent le cap sur Vienne, via Udine et Klagenfurt. En raison d'ennuis mécanique, trois quittent la formation avant d'avoir franchi le front. Les *Tenente* Ferarin et

Contratti rentrent à San Pelagio, mais le *Capitano* Masprone s'écrase entre deux arbres près du front; il s'en sort avec quelques blessures légères.

D'Annunzio note : « *Heure 8h35, 2 900 mètres, nuages, nuages, vapeur tourbillonnante. En avant !* ». À la verticale de Renstadt, les Italiens survolent deux aérodromes et peuvent apercevoir sept chasseurs Albatros sur l'un d'eux. Tout se passe bien jusqu'à l'arrivée des huit appareils sur Vienne. C'est alors que le moteur du *Tenente* Sarti rend

Le faux SVA-10, en fait un SVA-5 transformé en biplace, utilisé par Gabriele d'Annunzio le 9 août 1918. La représentation du lion est différente.



l'âme. D'Annunzio note : « *Quelqu'un tombe ! Hélas, il disparaît. Qui ? La huitième étoile s'éteint* ». Incapable de relancer son moteur, Sarti plane jusqu'au sol. Il se pose près d'un aérodrome et s'empresse d'arracher un tuyau d'essence pour asperger l'appareil et y mettre le feu. Heureusement, il n'aura pas longtemps à patienter, la fin de la guerre est proche.

La formation poursuit sa route : « *9h10, altitude 3 000 mètres, on peut voir Vienne sous notre aile gauche* ». Elle descend à 800 mètres afin d'être distinctement vue par les Viennois lorsqu'elle survolera le centre de la ville.

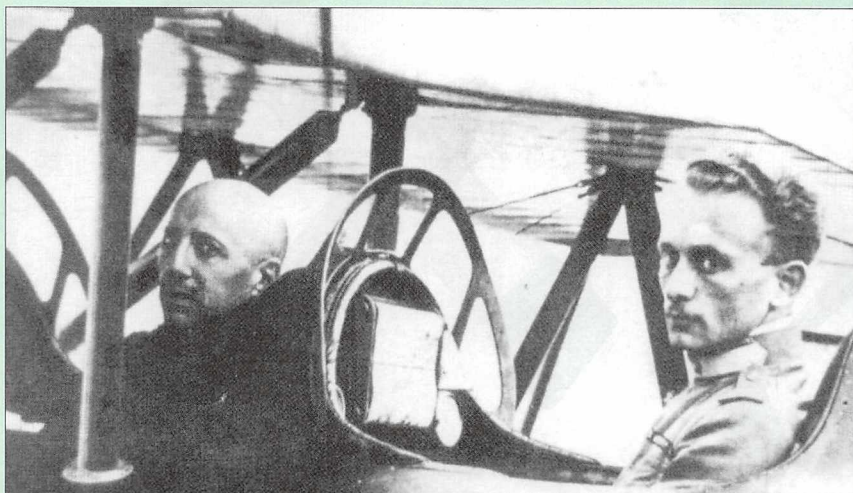
Au début, il avait été envisagé de lancer des bombes, mais le gouvernement italien craignait des représailles. De toute façon, les appareils n'ont pas l'autonomie pour faire le trajet aller et retour avec une charge de bombes et la population

civile sera épargnée. À la place, les Italiens balancent des tracts, ce qui sera finalement encore plus vexant. Ils prennent des photos des tracts en train de tomber sur la ville pour mieux enfoncer le clou.

Les Viennois sont terrorisés par la présence des avions italiens. Et s'ils avaient porté des bombes ? La KuK Luftfahrtruppen, l'aviation austro-hongroise, manifeste un certain embarras devant sa faillite à intercepter le raid.

Pour justement éviter une interception, les avions italiens rentrent par une autre route, plus au sud, via Graz, Lubliana, Trieste et Venise. À 12h40, soit 7 heures et 25 minutes après le décollage du premier avion de *La Serenissima*, le premier des sept se pose à San Pelagio. « *Les voilà ! Les voilà ! Ils ont réussi !* », crie un observateur. Les aviateurs jubilent, les journaux s'emparent de l'affaire et détaillent par le menu cet exploit que toute l'Italie célébrera dans la liesse.

Gabriele d'Annunzio (à la place avant) et le *Capitano* Natale Palli à bord du SVA « 12736 ».



Que sont-ils devenus ?

Allegri Gino : tué le 05.10.18 dans une collision aérienne.

Censi Ludovico : décédé le 13.09.64.

Contratti Vincenzo : sort inconnu.

Ferarin Francesco : sort inconnu.

Finzi Aldo : assassiné le 24.03.44 par les Allemands avec 334 de ses compatriotes aux Fosses Ardéatines, en représailles d'un attentat de partisans à Rome.

Granzarolo Giordino : décédé le 19.12.48.

Locatelli Antonio : tué le 27.06.36 en Abyssinie par une tribu.

Masprone Alberto : sort inconnu.

Massoni Pietro : décédé le 03.07.56.

Palli Natale : tué le 20.03.19 dans un accident au-dessus des Alpes, lorsqu'il percuta une montagne dans une bourrasque de neige.

Sarti Giuseppe : décédé le 19.02.53.

Aéro-Journal embauche

Nous avons le plaisir de vous faire part d'une nouvelle embauche, la jeune Karine Listemann, qui viendra prochainement étoffer notre équipe. Mais, comme elle est née le 10 janvier 2002, il vous faudra un peu de patience avant qu'elle vous réponde au téléphone...

Chinoiseries

À propos de votre article sur les D.510 chinois, il se trouve que je possède les carnets de vol de M. André Boulingre, dont copie m'a été remise par son fils, qui est un ami.

A. Boulingre a été affecté au 14th Squadron à Hankeou du 24.11.37 au 11.02.39, étant reparti ensuite pour l'Indochine.

Dans l'article il est indiqué qu'il aurait participé à un combat le 28.09.38 contre les Japonais. Pas à cette date, car en ce mois de septembre 38, il a fait 3 vols sur le D.510 n° 1 les 1^{er} et 7 septembre en entraînement et le 21 en alerte, pour un total de 1h45 de vol. Les D.510 pilotés par Boulingre sont les n° 4101, 4104 et 4106.

J. Rouzé (Marcq-en-Barœul, Nord)

De Marseille à Berlin en passant par Avignon

Je ne comprends pas très bien les propos de R. Prüfer concernant H.J. Marseille. Voici, pour info, quelques réflexions brutes :

Les noms à consonnance française sont courants en Allemagne comme dans beaucoup d'autres pays, de religion réformée, où se sont réfugiés les « Huguenots » après la révocation de l'édit de Nantes. Galland était peut être d'origine française lui-aussi.

L'hypothèse selon laquelle Marseille est un patronyme donné aux « juifs du Pape » est peut être fondée, je n'en sais rien. En tous cas les patronymes ayant pour origine une ville sont courants en France et ailleurs. Je fais de la généalogie depuis vingt ans et j'en ai trouvé des milliers.

De plus, si l'on en croit Paul Lebel dans son ouvrage *Les Noms de Personnes* (collection Que Sais-Je ? - PUF - édition 1981) :

« En France, les juifs portèrent des noms individuels jusqu'au XIX^{ème} siècle. Par décret du 20 juillet 1808, Napoléon leur ordonna d'adopter un nom de famille et des prénoms fixes. Ils pouvaient conserver leur nom héréditaire, à la condition d'en prouver l'existence. Sinon, ils étaient tenus de choisir un prénom d'après les listes admises par l'état-civil et un nom de famille quelconque, pourvu qu'il ne fût pas un nom de ville ou un nom de l'Ancien Testament. Les déclarations ont été consignées sur des registres dont plusieurs subsistent. »

Cette possible ascendance expliquerait « le caractère de Jochen allergique à la discipline germanique ». Restons sérieux ! Marseille était ce que l'on appelle « un jeune chien » et son comportement aurait été aussi indomptable dans n'importe quelle armée du monde. Et la discipline germanique, surtout dans la Luftwaffe, ne me semble pas être pire que celle qui existait chez les américains ou les anglais.

De plus, il ne semble pas non plus que cela l'aie beaucoup dérangé de recevoir les plus hautes décorations du III^{ème} Reich des mains mêmes d'Hitler.

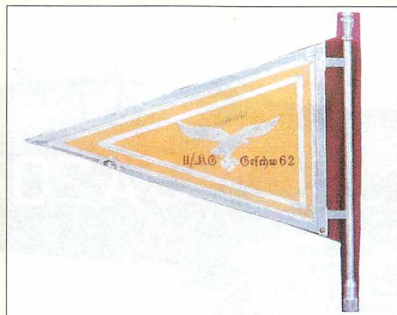
Et il m'étonnerait beaucoup que ce dernier ait porté, au pinacle quelqu'un dont les origines juives n'auraient pu lui être méconnues quand on sait le système de contrôle de la « pureté » raciale mis en place par son régime.

Y.R. Morieult (un habitué de la rubrique)

KG 62 ?

Un lecteur peut-il m'indiquer les états de service de la KG 62, unité pour laquelle je joins la photo du fanion ayant appartenu à son commandant ? Merci par avance.

M. Thomas (Nouvelle-Calédonie)



Adieu Francis

Francis Gabreski est décédé d'une crise cardiaque le 31 janvier 2002 à l'âge de 83 ans.

Il fut non seulement l'un des plus grands as de la 8th Air Force, mais aussi un personnage haut en couleur et un chef respecté. Après avoir terminé la guerre dans les geôles allemandes avec un palmarès de 28 victoires, il en ajoutera 6,5 de plus pendant la guerre de Corée.

Il figurait sur la couverture de notre n° 5.



Ma mère m'avait bien dit : passe ton bac d'abord !

Je me réjouissais de trouver des détails intéressants sur les diverses unités d'aviation qui ont constitué notre armée de l'Air durant la 2^{ème} Guerre mondiale. Le n° 23 semblait répondre à mes souhaits, mais au fil des lignes, des légendes et profils en couleur, je me pose de nombreuses questions sur la véracité des faits mentionnés. En effet, l'auteur de cet article ne semble pas être très doué pour la géographie. Si le certificat d'études existait encore, je ne pense pas qu'il eut été reçu en cette discipline. En effet, en ce qui concerne l'Afrique du Nord, certains lieux semblent avoir changé de nationalité.

Je vous signale que Tèlergma ne se trouve pas en Tunisie, mais en Algérie. Je note encore que, d'après l'auteur, Bizerte et Fèz se retrouvent en Algérie. Il est vrai que les voyageurs emportent toujours un peu de leur pays à la semelle de leurs chaussures, je sais aussi que les frontières étaient perméables, mais le fait que Meknès et Fèz se trouvent simultanément en Algérie et au Maroc me laisse perplexe. De même pour Souk el-Arba, qui à ma connaissance, est situé en Tunisie et Melilla au Maroc.



Retour de flammes

Quelques erreurs se sont insidieusement glissées dans les légendes du n° 23 :

– page 29, tableau : le A-28A Hudson était bien évidemment construit par Lockheed et non par Douglas.

– page 29, photo du haut : le pilote sanglé dans l'habitacle n'est autre que Kostia Rozanoff et non l'adjudant-chef Delannoy et sur l'aile, il s'agit du commandant Morlat et non de Monraisse.

– page 38 : il s'agit du Martin PBM-3 (et non PM-3).

– page 38 : le Stranraer était construit par Vickers-Supermarine et non par Saro.

Autre réaction, celle de M. Leduc (Remouchamps, Belgique) :

Si, page 43, dans les légendes des profils, Brunswick et Lewiston sont des bases de l'US Navy, Machrihanish est une base bien britannique.

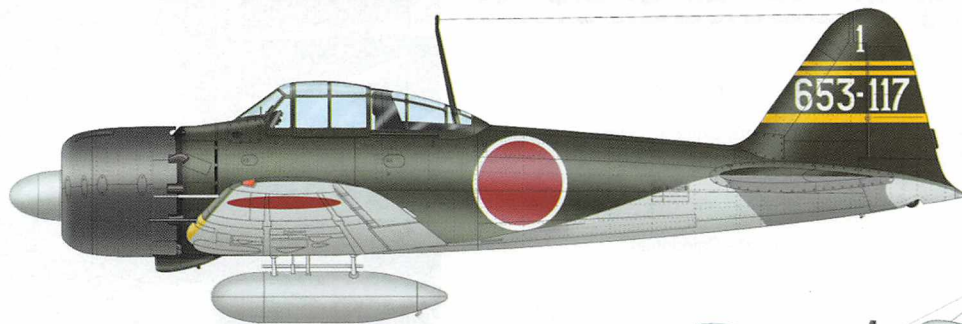
Située en Argyll, presque au bout de la péninsule de Kyntyre (le bout s'appelle Mull of Kyntyre, chanson de Paul McCartney), elle a porté le nom de HMS Landrail selon une coutume de la RN. Utilisée par de nombreuses unités de première ligne, réformée en base de maintenance en 1946, elle a été réactivée en décembre 1951, rendue aux civils en septembre 1952, puis réaménagée en base de stockage de l'OTAN avec des facilités pour l'US Navy.

C'est une région que je connais bien. Tout à côté, à Campbeltown, on produit le Springbank, un excellent single malt scotch whisky...

J-C. Santini, Marseille [France ! NDLR]

Merci pour ce petit cours de géographie et toutes nos excuses pour ce méli-mélo, dont l'imprimeur n'est évidemment pas responsable. La faute incombait en totalité à l'auteur, auquel nous avons fait les remarques qui s'imposent et qui a été informé par lettre recommandée avec accusé de réception qu'en cas de nouvelle plainte d'un lecteur il aurait désormais tout le loisir de se consacrer à la récolte des pruneaux.

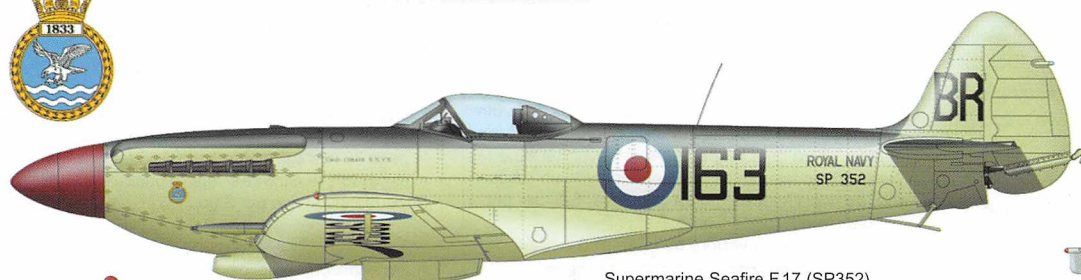
En ce qui concerne Alto, ce nom apparaît dans tous les journaux de marche et d'opérations des unités qui y ont stationné, mais, en effet, dans aucun atlas. Nous espérons pouvoir publier la réponse dès que nous aurons racheté le *National Geographic*.



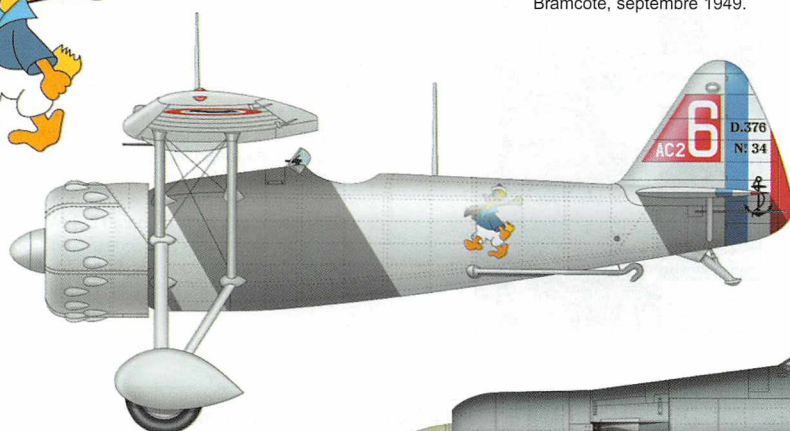
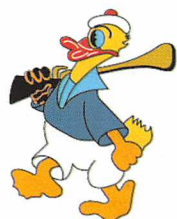
Mitsubishi A6M5a (« Zeke »)
653 Kōkūtai, porte-avions Zuikaku
Bataille du cap Engano, 24 octobre 1944.



Vought F4U-5NL n° 0433 (BuAer 124678)
2° Escuadrilla de Ataque
Porte-avions Independencia, mai 1962.



Supermarine Seafire F.17 (SP352)
N° 1833 Squadron
Porte-avions Illustrious
Bramcote, septembre 1949.



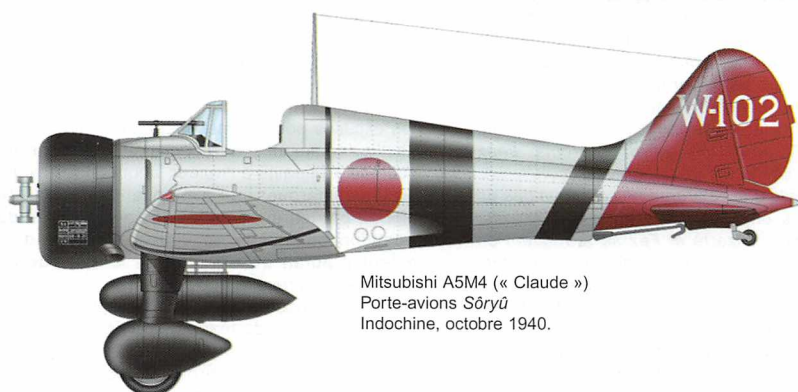
Dewoitine D.376 n° 34
Maître Ley, escadrille AC2
Hyères, septembre 1939.



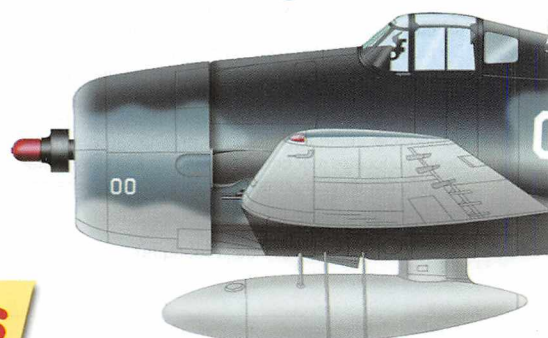
Gloster Sea Gladiator Mk. I (N5519)
N° 802 Squadron
Porte-avions Glorious
Dekheila (Égypte), juillet 1939.



Hawker Sea Fury FB.11 (TF997)
N° 803 Royal Canadian Navy Squadron
Porte-avions Magnificent, été 1948.

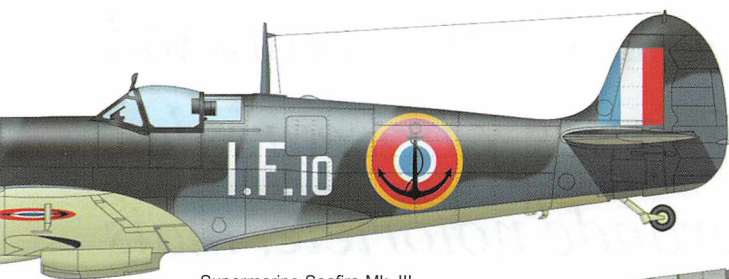


Mitsubishi A5M4 (« Claude »)
Porte-avions Sōryū
Indochine, octobre 1940.

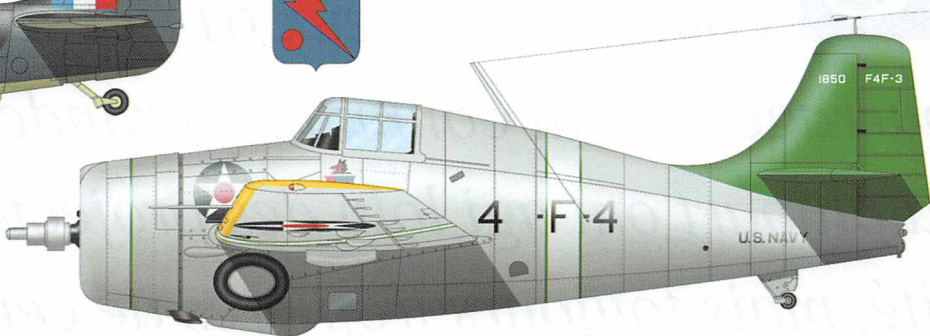


Carrier-borne fighters

Chasseurs embarqués

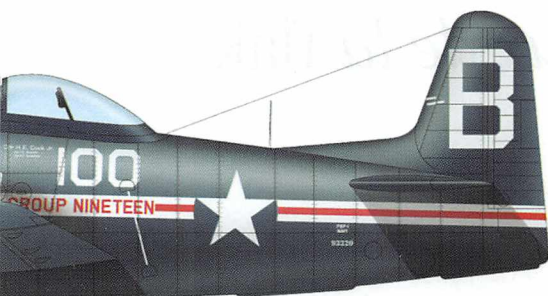


Supermarine Seafire Mk. III
Flottille 1F
Porte-avions *Arromanches*, 1946.

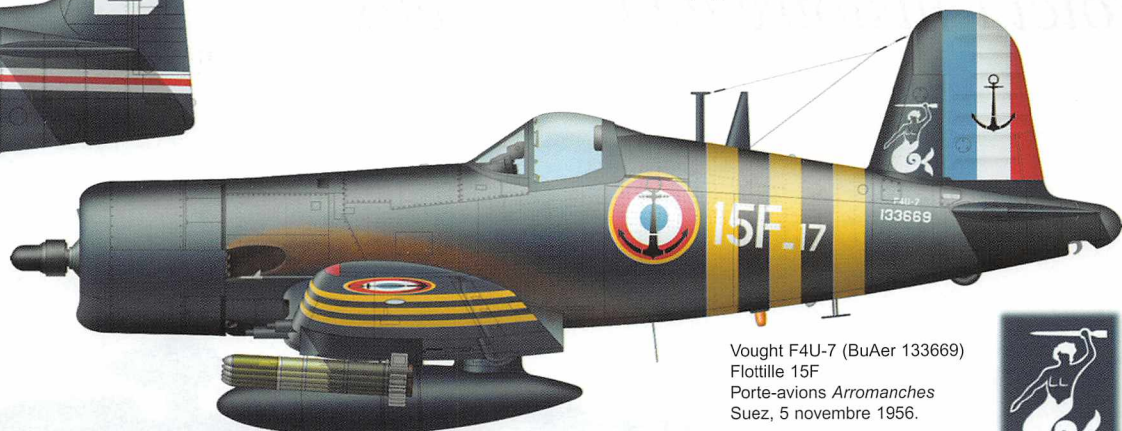


Les extrados sont jaune citron.

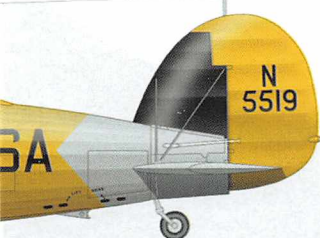
Grumman F4F-3 (BuAer 1850)
Escadrille VF-4
Porte-avions *Ranger*, janvier 1941.



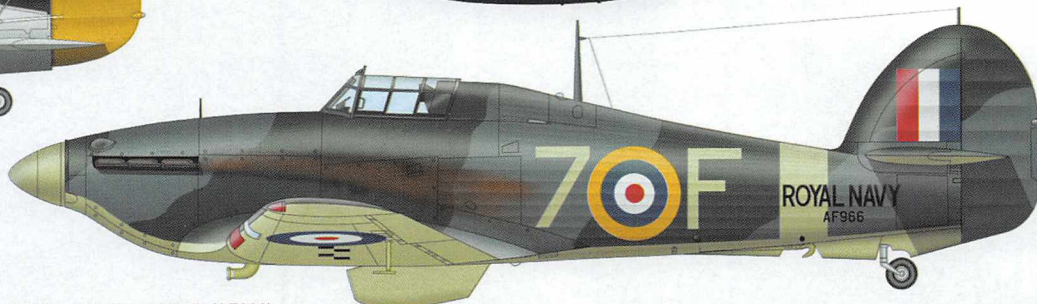
Grumman F8F-1 (BuAer 93320)
Commander H.E. Cook Jr
Commander Air Group 19
Porte-avions *Boxer*
San Francisco, 1948.



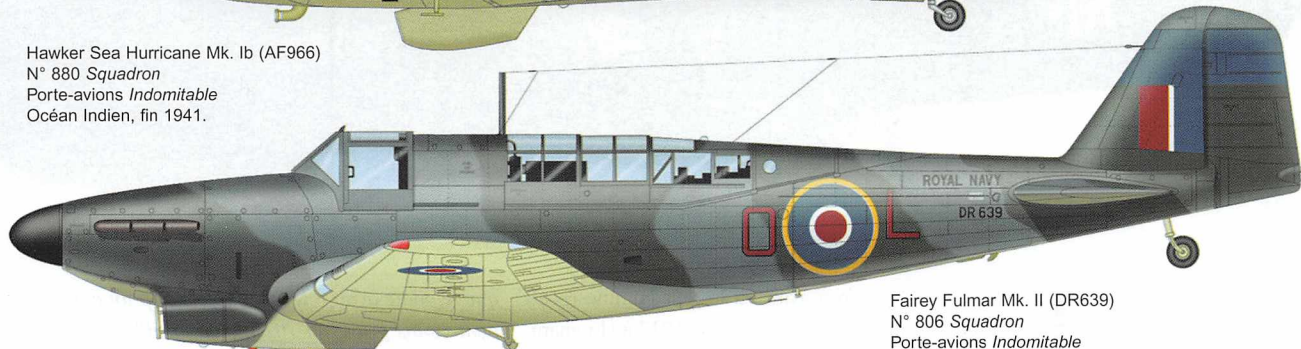
Vought F4U-7 (BuAer 133669)
Flottille 15F
Porte-avions *Arromanches*
Suez, 5 novembre 1956.



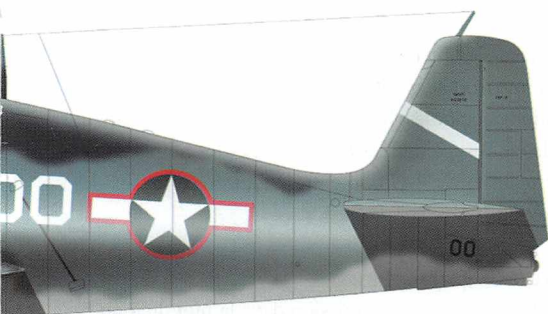
Hawker Sea Hurricane Mk. Ib (AF966)
N° 880 Squadron
Porte-avions *Indomitable*
Océan Indien, fin 1941.



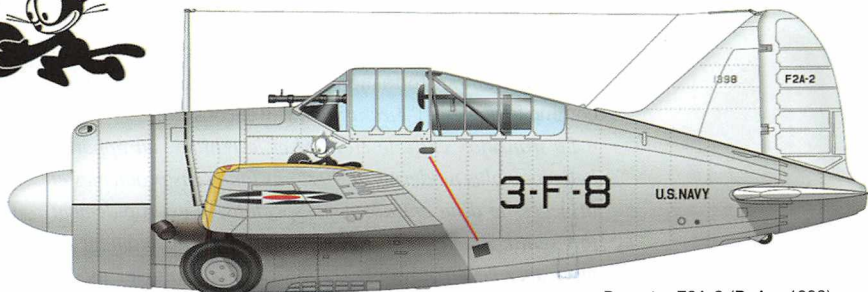
Hawker Sea Hurricane Mk. Ib (AF966)
N° 880 Squadron
Porte-avions *Indomitable*
Océan Indien, fin 1941.



Fairey Fulmar Mk. II (DR639)
N° 806 Squadron
Porte-avions *Indomitable*
Madagascar, mai 1942.



Grumman F6F-3 (BuAer ?)
Commander Charles L. Crommelin
Commander Air Group 5
Porte-avions *Yorktown*
San Francisco, septembre 1943.

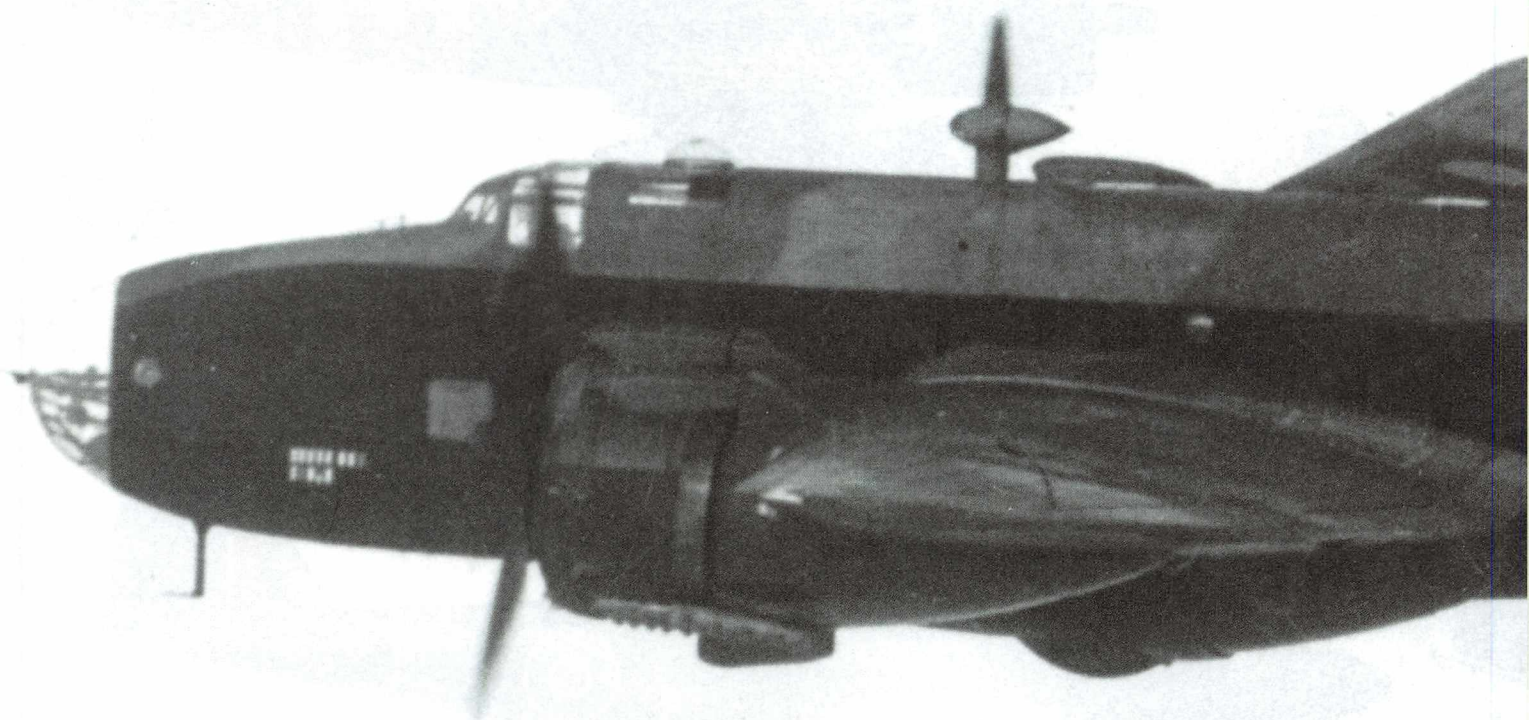


Les extrados sont jaune citron.

Brewster F2A-2 (BuAer 1398)
Escadrille VF-3
Porte-avions *Saratoga*
Novembre 1940.



CERTAINS SQUADRONS DU Bomber Command, comme le fameux 617 et ses « briseurs de barrages », ont connu une grande notoriété, mais la plupart ont agi loin des projecteurs de l'actualité, mais toujours trop près de ceux de la flak. Voici l'histoire de l'un d'eux.



Le N° 102 Squadron avait vu le jour comme escadrille de bombardement le 17 août 1917 à Hingham (Norfolk), mais il fut dissous en juillet 1919. Cependant, la RAF envisageant la possibilité d'une guerre menée exclusivement par des bombardiers, le 102 fut recréé sur Handley-Page Heyford en octobre 1935 à Worthy Down. En juillet 1938, il fut transformé sur Armstrong-Whitworth Whitley, une transformation qui ne se passa pas sans mal, comme le rappelle l'*Aircraftman* Bill Jacobs :

« La transition entre le Heyford et le Whitley, un appareil beaucoup plus moderne, ne s'est pas faite sans problèmes et la nécessité d'un entraînement spécialisé s'est rapidement fait sentir. Plusieurs accidents eurent lieu au moment de mon arrivée en novembre 1938, dont un mortel au 77 Squadron quand un Whitley décrocha au décollage parce

que le pilote avait relevé les volets trop tôt et un autre accident moins grave au 102 lorsqu'un Whitley se posa sur le ventre parce que le pilote n'avait pas sorti le train. Il y en eut bien d'autres dans tout le Group. »

Les menaces de guerre étaient alors bien réelles et le Squadron intensifia son entraînement en se concentrant sur les opérations nocturnes. Il n'y avait donc rien d'étonnant à ce que, dès le 3 septembre 1939, le 102 et les autres escadrilles formant le N° 4 Group entrent tout de suite dans le feu de l'action.

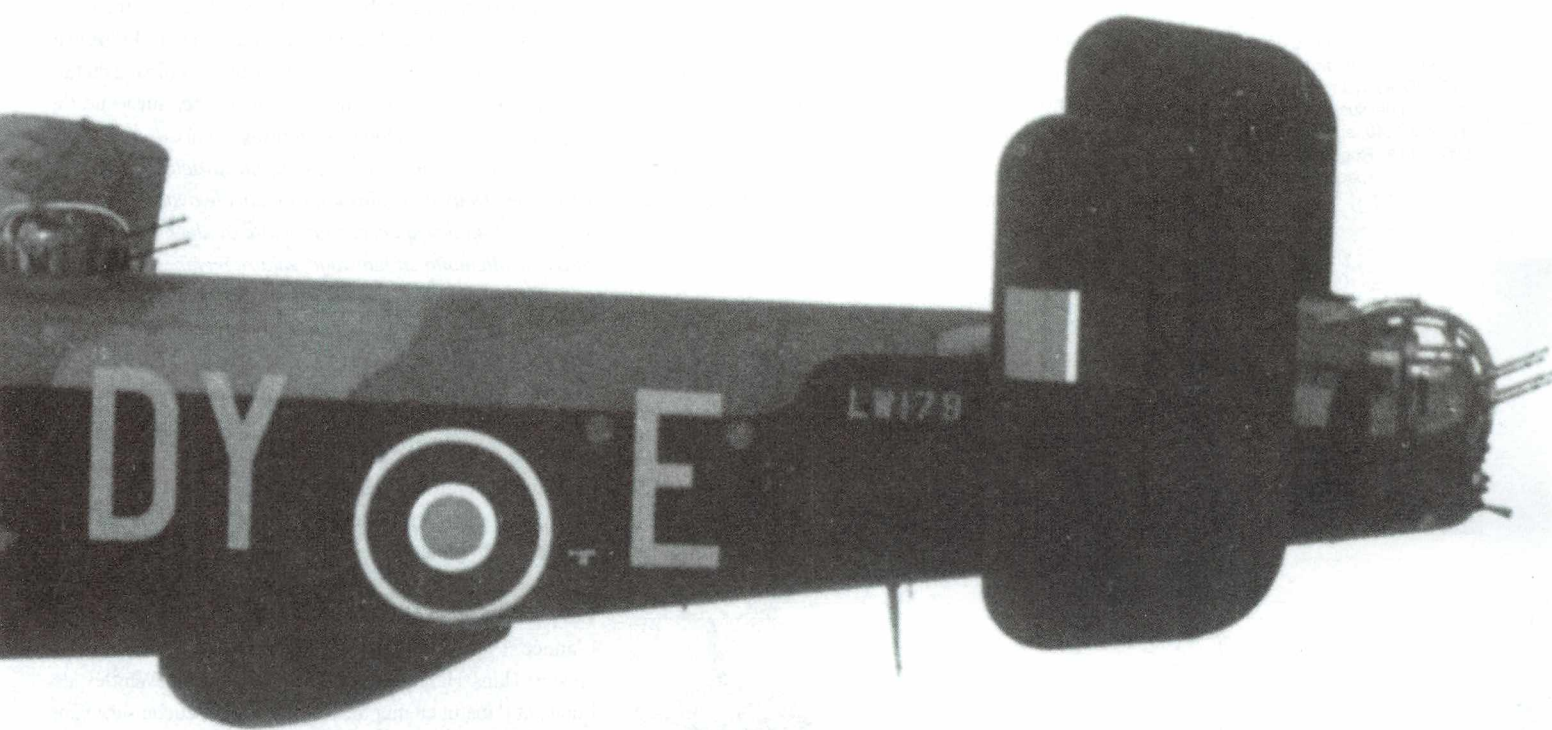
L'épreuve de la guerre

Le 102 effectua sa première mission dans la nuit du 4 au 5 septembre. Toutefois, ce n'étaient pas des bombes que transportaient les appareils, mais des tracts, au grand dam

One-0-Two

Essayer et réussir

Chris Goss



d'un pilote ayant pris part au raid : « De ne devoir lancer rien d'autre de plus dangereux qu'un stock de papier et de bracelets en caoutchouc au-dessus du cœur de l'Allemagne ne produisait pas sur nous une impression très favorable. » La mission se déroula sans encombre, même si la couverture nuageuse l'avait quelque peu perturbée, mais chacun savait que tôt ou tard un avion de reviendrait pas. Ce fut le cas, en effet, dans la nuit du 8 septembre. Le Squadron Leader John MacDonald témoigne :

« L'autre Flight Commander, le Squadron Leader Murray, connut une toute autre expérience... Après avoir décollé de Driffield, l'équipage avala une tasse de café et, au beau milieu de la discussion, le navigateur demanda si quelqu'un savait depuis combien de temps ils avaient pris leur cap. Les réponses varièrent de 10 à 15 minutes, alors ils se sont fondés sur

15 minutes pour prévoir le prochain changement de cap. À l'heure dite, ils ont viré vers le sud et après avoir lancé leurs tracts, ils ont viré vers l'ouest et mis le cap sur la base. »

Malheureusement, les prévisions météo étaient incorrectes et, au lieu d'un vent de face pour la première partie du parcours, ils avaient eu un vent arrière. En mettant le cap sur la base, ils rencontrèrent un vent de face avec lequel ils n'avaient pas compté.

« Après environ une demi-heure, ils aperçurent les lumières d'une grande ville qu'ils prirent pour Paris. Mais, ils se trouvaient beaucoup plus à l'est qu'ils l'estimaient et ce qu'ils pensaient être Paris était en fait... Berlin ! Peu après le lever du jour, ils tombèrent en panne d'essence et durent se poser dans une prairie. En sortant de l'avion, ils virent des soldats qu'ils crurent être français. Leur joie fut de

Le Halifax Mk. III LW179 dans lequel le Squadron Leader A.H. Jarand et son équipage furent abattus et tués le 16 janvier 1945. (Graham)

« Tentate et Perficite » (essayer et réussir) était la devise du N° 102 Squadron.



courte durée; ils avaient atterri en Allemagne du Nord et tout l'équipage passa le reste de la guerre dans un camp de prisonniers. »

En réponse à un bombardement involontaire des alentours de Scapa Flow de la part de la Luftwaffe le 17 mars 1940, deux jours plus tard, le 102 participa à un raid de représailles contre la base d'hydravions sur l'île de Sylt. Ce fut la première véritable mission de bombardement menée par le *Bomber Command* et à partir de là, le rythme des raids s'intensifia. Les premières pertes en vie humaine du fait de l'ennemi furent déplorées le 26 avril 1940, lorsque le *Flying Officer* Owen Horrigan et ses hommes furent descendus par la *flak* en attaquant Aalborg au Danemark. Ce n'était, malheureusement, qu'un début.

Panique à Driffield

La « Drôle de Guerre » s'acheva brusquement le 10 mai 1940 lorsque les troupes allemandes envahirent les Pays-Bas et la Belgique. Le 102 reçut aussitôt l'ordre de bombarder les lignes de communication, puis les centres industriels de la Ruhr; quand l'Italie entra en guerre à son tour, il attaqua également des objectifs situés dans le Nord du pays. Quand la France déposa les armes, le 102 n'avait eu à déplorer la perte que de cinq appareils et si les membres de l'escadrille nourrissaient le secret espoir qu'il en irait de même dans le futur, ils se trompaient lourdement.

Ce fut à cete période que le *Squadron* reçut deux futures grandes figures de la RAF : le *Pilot Officer* Jim Verran, un

Ci-dessous : un Handley-Page Heyford du N° 102 *Squadron* (K3503), un appareil dont l'esthétique gracieuse n'échappera à personne. (Via W. Jacobs)

En bas : le terrain de Driffield au début de l'été 1940. À l'arrière-plan, le N1385/DY-G, qui sera abattu par la *flak* au-dessus de l'Autriche le 17 août 1940, entraînant le *Pilot Officer* M.H. Rogers et son équipage dans la mort. (Verran)



Néo-Zélandais, et le *Pilot Officer* Leonard Cheshire ^[1]. Cependant, pour Jim la guerre faillit bien s'arrêter en pleine bataille d'Angleterre :

« Vers 14 heures le 15 août 1940, on faisait la sieste dans le mess des officiers de Driffield quand les sirènes d'alerte ont retenti. On y était tellement habitués que personne n'a bougé. Tout à coup, des bombes ont explosé et on s'est tous précipités dans l'abri à l'extérieur du mess. Une bombe de 500 kg est tombée près du mess, causant quelques dégâts et plusieurs d'entre nous ont été propulsés à l'intérieur de l'abri par le souffle. La boucle d'un bouton de ma tunique a pénétré dans ma peau arrachant un éclat du sternum. Aucun d'entre nous n'a été gravement atteint. »

En revanche, les 169 bombes lâchées sur le terrain tuèrent 13 hommes et détruisirent ou endommagèrent fortement de nombreux bâtiments et les cinq hangars. Le 102 perdit 5 des 11 Whitley détruits ce jour-là, ce qui ne l'empêcha pas de rendre visite à Augsburg la nuit suivante. Toutefois, en raison des dégâts subis par la base, l'escadrille emmenagea à Leeming (North Yorkshire) dix jours plus tard.

La fin de l'année s'écoula sans fait saillant. Pour épauler le *Coastal Command*, le 102 détacha 8 Whitley entre le 1^{er} septembre et le 10 octobre, puis il rejoignit le N° 4 *Group* à Linton-On-Ouse. Le 24 octobre, il perdit un équipage du fait de l'ennemi, mais au-dessus de l'Angleterre, ainsi que l'a rapporté le *Sergeant* Douglas Mourton : « Six d'entre nous furent envoyés représenter l'escadrille à deux funérailles différentes. Deux nuits plus tôt, l'escadrille avait pris part à un raid et l'un des appareils fut abattu au décollage par un chasseur allemand en maraude; quatre membres de l'équipage furent tués. On a enterré l'un des gars sur place et c'était vraiment triste de voir la douleur de sa femme et de ses parents pendant la cérémonie. »

Jusque là, les pertes avaient été surtout causées par la *flak*, mais les chasseurs de nuit allemands manifestaient désormais une activité de plus en plus soutenue. Le Whitley constituait la première des douze victoires que le *Feldwebel* Hans Hahn allait remporter ainsi jusqu'à sa mort dans une collision avec sa dernière victime courant 1941.

Les pertes s'alourdissent

L'année 1941 commença plutôt mal pour le 102. Le 2 janvier, Hans Hahn, encore lui, intercepta un Whitley de l'unité et l'abattit en mer du Nord; il n'y eut aucun survivant parmi l'équipage du *Flying Officer* Desmond Coutts. Trois mois s'écoulèrent sans que fût enregistrée la moindre perte, cela étant dû principalement à une activité aérienne réduite par les mauvaises conditions climatiques. Le 13 mars, un Whitley s'écrasa au retour d'une mission sur Berlin, faisant un mort et trois blessés. Deux autres furent perdus au-dessus de l'Allemagne, faisant neuf morts et un prisonnier ^[2]. Douglas Mourton était aux premières loges :

« Notre objectif était Hambourg. On a eu un parcours assez facile à l'aller. C'était une nuit très claire et en approchant de Hambourg, un autre Whitley volait parallèlement à nous. Tout à coup, il a explosé. Ce qui était un avion quelques secondes plus tôt n'était plus maintenant

[1] Cheshire, VC et DSO and bar, fut avec Guy Gibson l'une des plus grandes figures du *Bomber Command*.

[2] Malheureusement, celui-ci devait mourir de diphtérie deux mois plus tard.



qu'un amas de débris tombant du ciel. Il avait été touché par la DCA vraisemblablement dans sa soute à bombes. Il n'y avait que trois appareils de notre escadrille pour ce raid et celui qui avait été descendu était piloté par mon meilleur ami, Alec Elliott. C'était le gars avec qui j'étais sorti toutes les nuits pour boire un coup et avec qui j'avais joué aux cartes jour après jour pendant qu'on attendait dans la salle des équipages. Je l'avais vu mourir... »

Au fil du temps, les mêmes noms commencèrent à revenir inlassablement : Brême, Hambourg; Kiel, Cologne... Par rapport au nombre de sorties, les pertes demeurèrent à un niveau relativement bas jusqu'en juin 1941. Ce fut à cette époque que la chasse de nuit allemande commença à infliger de lourdes pertes au *Bomber Command*. Parmi les pilotes allemands se trouvait l'Oberleutnant Helmut Lent, qui, au moment de sa mort en octobre 1944, était titulaire de 113 victoires et des plus hautes décorations du Reich. L'une de ses victimes fut un Whitley du 102, ainsi qu'en témoigne l'un des survivants, le Sergeant Brian Booth :

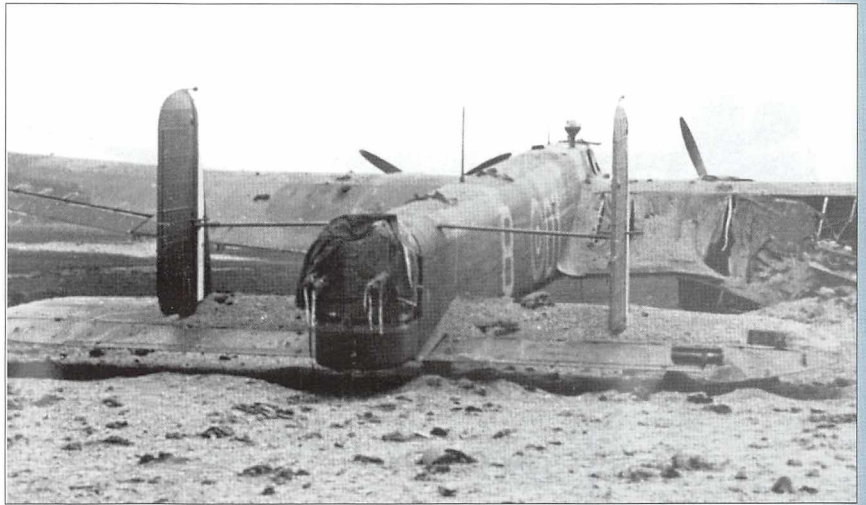
« Dans la nuit du 27 au 28 juin 1941, nous sommes partis de Topcliffe avec de bonnes prévisions météo tout au long de la route. En fait, on a rencontré un mauvais front en abordant la côte ennemie. Du givre s'est produit vers 2 400 mètres, ce qui nous a empêchés de grimper au-dessus ou même dans les nuages. On « ramait » en dessous, nos silhouettes se détachant admirablement bien sur les nuages – des cibles parfaites. Il n'a pas fallu longtemps pour qu'on soit pris dans le faisceau des projecteurs et un chasseur a piqué droit sur nous. C'était la fin; de la fumée, une odeur de cordite et notre brave vieux Whitley basculant dans tous les sens et même à l'envers. Par chance, notre pilote était un skipper très expérimenté et il a réussi à maintenir le vieux zinc en ligne de vol le temps pour nous de l'évacuer. Personne n'avait été sérieusement blessé, à part le copilote qui avait reçu une balle dans la fesse ! »

Juin et juillet 1941 furent les plus mauvais mois en termes de pertes : 13 bombardiers abattus, 40 morts et 18 prisonniers. Il en résulta un afflux de nouveaux équipages, parmi lesquels de nombreux Canadiens. Les pertes n'en diminuèrent pas pour autant et certains aviateurs, comme le Sergeant canadien Ed Cooke, auguraient mal de leur futur :

« Nous étions quelques-uns assis en train de ruminer et l'un d'entre nous a demandé quelles étaient nos chances de réaliser un tour d'opérations complet, ce qui représentait 30 missions ou 200 heures. À cette époque, j'avais déjà fait 20 missions, alors j'ai fouillé dans les archives de l'escadrille et je suis arrivé à la conclusion que nous avions trois chances sur cent de survivre à un tour complet. Après quelques missions, la plupart d'entre nous devenaient fatalistes et nous étions convaincus que s'il existait quelque part un obus qui nous était destiné, qu'il en soit ainsi, mais que nous ferions quand même tout ce qui était en notre pouvoir pour survivre. J'ai eu de la chance. J'ai terminé mon tour et j'ai rejoint mon pilote comme instructeur dans un OTU. Quand je suis arrivé, il venait juste de trouver la mort, happé par une hélice. »

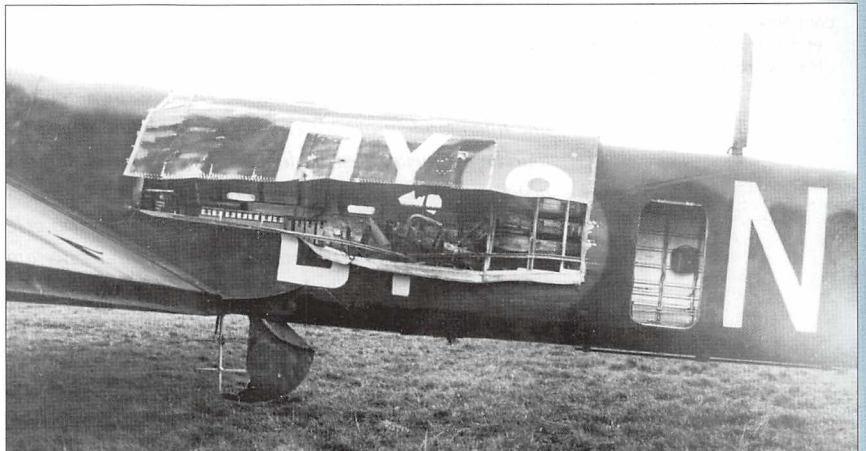
« J'ai eu de la chance », dit simplement Ed Cooke. Ce qu'il oublie de préciser, c'est à quel point, comme le rapporte le Sergeant Jock Williamson :

« Le 30 novembre 1941, l'objectif était Hambourg.



L'équipage était au complet, à l'exception du radio qui remplaçait Ed Cooke parti en permission. On a connu des moments chauds avec les projecteurs et la flak en quittant l'objectif, mais on n'avait pas été touchés et j'ai entendu le navigateur donner un cap au pilote. On volait bas et on s'attendait tous à apercevoir la mer du Nord quand le copilote a hurlé 'C'est Kiel !'. Les Allemands ont envoyé deux fusées éclairantes et on se serait cru en plein jour. La flak légère s'est déchaînée de tous les côtés. Je tirais avec mes mitrailleuses comme un malade, mais ils ont eu le moteur gauche et l'intercom s'est tu.

Ci-dessus : le résultat du raid dévastateur sur Driffield le 15 août 1940. Le N° 102 Squadron y laissa cinq de ses Whitley. (Verran)



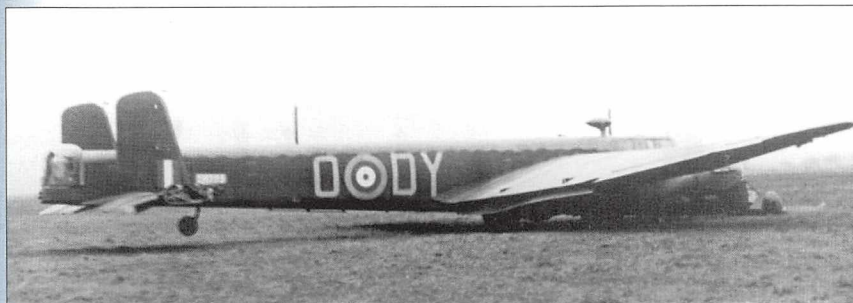
J'ai tourné la tourelle à la main et j'en sortais à l'envers quand l'avion est parti en piqué et s'est écrasé dans le canal de Kiel. J'ai été renvoyé à l'intérieur de la tourelle et je m'attendais à mourir noyé, mais j'ai réussi à sortir et à me retrouver sur la terre ferme. Tout brûlait, alors j'ai couru mais je me suis arrêté quand j'ai vu le navigateur à environ 20 mètres de l'appareil. Il était inconscient. Les autres étaient encore à l'intérieur du brasier. On s'était écrasés à 50 mètres de la batterie qui nous avait descendus et les Allemands sont tout de suite venus prodiguer les premiers soins, mais le navigateur était déjà mort. »

Avec l'arrivée de l'hiver, il y eut quelques changements. D'abord, le rythme des missions diminua, celui des pertes aussi par la même occasion, puis le 102 alla s'installer à Dalton, toujours dans le Yorkshire. Les rumeurs allaient bon train concernant la transformation de l'escadrille sur Halifax. Elles étaient fondées et le 3 décembre 1941, les premiers Halifax furent pris en compte.

Ci-dessus : son P5005/DY-N endommagé par la flak au-dessus de Cologne le 12 novembre 1940, le Pilot Officer Leonard Cheshire parvint à rentrer à la base. Cet exploit lui valut l'attribution immédiate du DSO. (Verran)



One-O-Two



Un terrible accident où par miracle aucune perte en vie humaine ne fut à déplorer.

Le 21 décembre 1940, le Sergeant D.A. Rix fut contraint à un atterrissage forcé à bord du T4273/DY-O et coupa en deux le P5005 de Cheshire, qui sortait tout juste de réparations (voir photo page 43).

Si le P5005 fut rayé des contrôles, le T4273 fut réparé et disparut lors d'un raid sur Hambourg le 13 mars 1941.

(Verran)

L'arrivée des Halifax

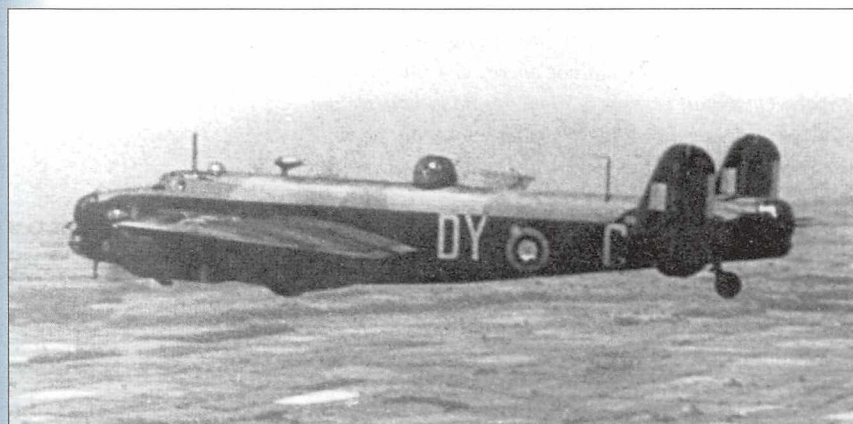
L'entraînement commença dès le début de l'année 1942 et le 22 avril, le 102 put effectuer sa première sortie sur Halifax. Cinq jours plus tard, deux de ces nouvelles machines furent perdues en opérations, l'une à la *flak* au-dessus de Dunkerque, l'autre au-dessus de Cologne, celle-ci descendue par un chasseur de nuit comme s'en souvient le pilote, le *Flight Sergeant* Larry Carr :

« Nous allions atteindre notre point de changement de cap, quand, un peu après minuit, un Messerschmitt 110 fut repéré par le mitrailleur de queue. Le chasseur de nuit fit une attaque plein arrière et sa première rafale toucha la tourelle de queue, blessant le mitrailleur. Je tentai de nous dégager, mais le chasseur se rapprocha et incendia l'aile et les deux moteurs gauches et tua le mitrailleur supérieur et le mécanicien. Je donnai l'ordre d'évacuation et ceux qui étaient encore en vie sautèrent; malheureusement, le parachute du radio refusa de s'ouvrir et il fut tué. Je me décidai à sauter à mon tour. Le Halifax était la proie des flammes et au moment où je sautai, l'avion tressauta brusquement et l'aile gauche se détacha du fuselage. L'avion alla s'écraser au sol et les bombes explosèrent. »

Larry Carr et les trois autres survivants réussirent à échapper aux Allemands – les quatre premiers évadés du 102.

Rapidement, le *Squadron* augmenta le rythme de ses sorties et, malheureusement, aussi celui de ses pertes. S'il n'y en eut pas une seule en mai 1942, le mois suivant devait voir la

Ci-dessous : un Halifax Mk. II tout neuf du N° 102 *Squadron* au-dessus de la verte campagne du Yorkshire au début de l'année 1942. (Powell)



disparition de dix appareils et leur équipage, tandis que de plus en plus d'appareils rentraient endommagés. Juillet et août furent plus calmes par comparaison à septembre et octobre. Mais toutes les pertes n'étaient pas dues à l'action de l'ennemi, comme le précise le *Flight Sergeant* Eddie Berry : *« Dans la nuit du 23 au 24 octobre 1942, nous revenions d'un raid sur Gênes. En arrivant à Pocklington, on nous a dit que nous ne pourrions pas y atterrir en raison d'une mauvaise visibilité et on nous a donné les coordonnées d'un autre aérodrome. Nous nous sommes posés et à mi-piste, l'aile gauche a percuté le Halifax du commandant d'escadrille, le tuant sur le coup et blessant mortellement le radio qui devait décéder à l'hôpital. On a appris qu'un pneu avait éclaté à l'atterrissage et que le Halifax était sorti de la piste, mais pas entièrement et l'avant se trouvait encore au-dessus de la piste. Ce fut un tragique accident qui m'a marqué pour le restant de mes jours – le Wing Commander Bintley était un commandant très apprécié. »*

Novembre vit trois nouvelles pertes et décembre sept. L'hiver arriva et avec, le ralentissement des opérations. Il n'y eut que deux pertes en janvier 1943 (l'une en opérations, l'autre par accident). Cependant, à partir de février, la liste allait à nouveau s'allonger.

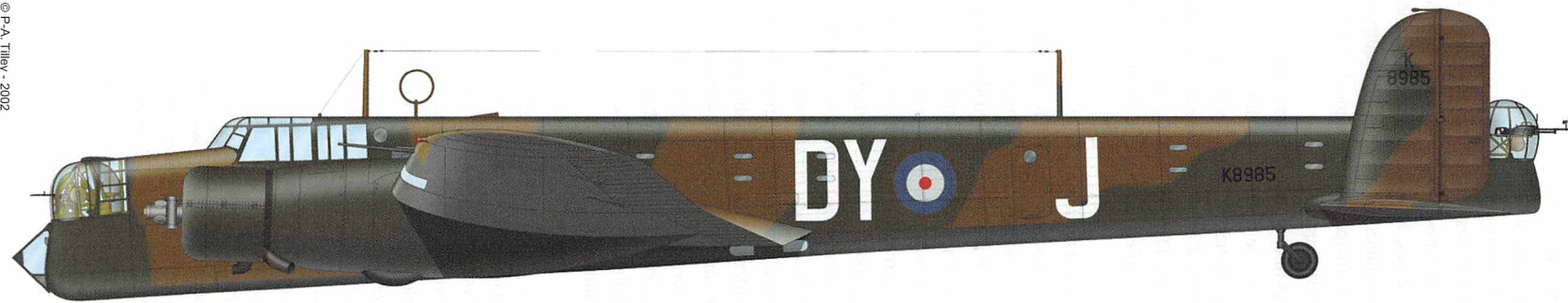
De terribles pertes

Compte-tenu de l'intensité des opérations au cours de l'été 1942, les aviateurs qui avaient eu la chance de survivre jusqu'au début de l'année 1943 arrivaient à expiration de leur tour d'opérations. Parmi ceux-ci se trouvait le *Flight Lieutenant* James Hartshorn, un vétéran alors âgé de 22 ans. Son équipage et lui avaient eu la chance de réchapper à deux accidents, mais selon le *Leading Aircraftman* Norman Noble, il avait pressenti que la troisième fois serait la bonne :

« Son équipage était étonnamment populaire et formait une véritable équipe : toujours ensemble à rire, à plaisanter et à monter des bateaux. Le Skipper s'était marié avec une auxiliaire de Pocklington. Mais, cette nuit-là [13/14 février 1943], ils sont sortis du camion pour entrer directement dans l'avion sans dire un mot à personne ni même entre eux. J'ai débranché les accus et après le démarrage des moteurs, je suis monté dans le poste de pilotage avec mon imprimé modèle 700 et j'ai attendu que le pilote pousse les moteurs et fasse son inspection complète. Il a réduit les gaz et son regard s'est fixé sur l'horizon. J'ai posé l'imprimé devant lui, mais il n'a pas bougé. Je lui ai donné le stylo, il a signé et m'a rendu l'imprimé. J'ai dû répéter deux fois la procédure pour l'essence et l'huile. Je lui tapé sur l'épaule en lui disant : 'À demain matin'. Je ne crois pas qu'il m'ait entendu, son regard était encore dans le vague. Le reste de l'équipage était comme lui – pas un mot, pas un bruit et tous avaient le même regard fixe comme des zombies. Je n'ai jamais oublié cette atmosphère. Je fus la dernière personne à les avoir vus vivants – ils ne sont jamais rentrés. »

Les pertes succédaient aux pertes – équipages en fin de tour, équipages à leur première sortie, cela ne faisait aucune différence : 7 avions en février, 5 en mars, 4 en avril, 9 en mai, 5 en juin et 10 en juillet 1943.

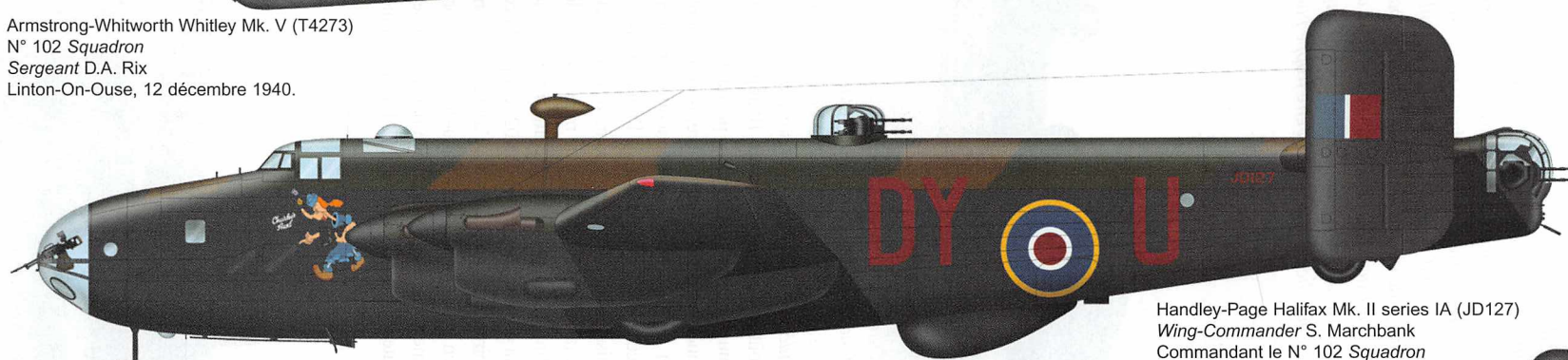
Le 25 juillet, le *Pilot Officer* F.G. Smith fut éjecté de son Halifax, touché par un obus de *flak*. Il se retrouva le seul survivant au beau milieu d'un champ de blé éclairé par la lune quelque part en Allemagne :



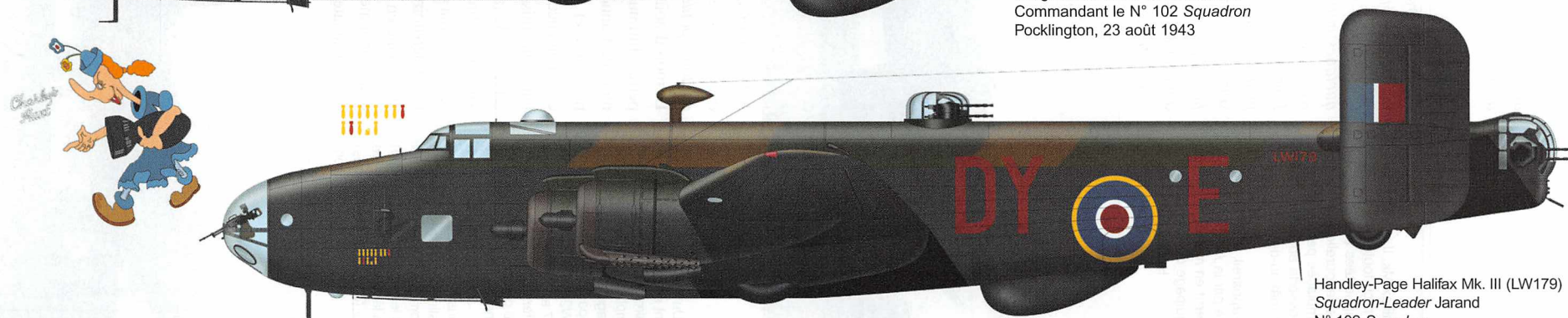
Armstrong-Whitworth Whitley Mk. III (K8985)
N° 102 Squadron
Flight Lieutenant W.V.G. Cognan
Appareil forcé à se poser à Nivelles par la chasse
belge le 8 septembre 1939.



Armstrong-Whitworth Whitley Mk. V (T4273)
N° 102 Squadron
Sergeant D.A. Rix
Linton-On-Ouse, 12 décembre 1940.



Handley-Page Halifax Mk. II series IA (JD127)
Wing-Commander S. Marchbank
Commandant le N° 102 Squadron
Pocklington, 23 août 1943



Handley-Page Halifax Mk. III (LW179)
Squadron-Leader Jarand
N° 102 Squadron
Avion abattu par la flak le 16 janvier 1945.



Ce Halifax Mk. II n'a semble-t-il pas reçu toutes les modifications apportées aux Series 1A, car, si la tourelle avant a bien été remplacée par un nez vitré, il possède encore le volumineux mât au-dessus du poste de pilotage. Cet appareil, JD206/DY-T, fut touché par la *flak* à Overflakee et amerrit en mer du Nord; tout l'équipage du Sergeant G.S. Honey fut repêché. (via Thomas)



Un Halifax Mk. II Series 1A portant encore la dérive triangulaire qui sera ultérieurement remplacée sur les chaînes de montage, puis en « rétrofit » sur les appareils déjà en opérations. Le LW241/DY-Y fut transféré du N° 77 au N° 102 Squadron le 6 septembre 1943. Il fut endommagé deux fois par la *flak* et fut finalement restitué au N° 77 Squadron le 5 mai 1944. Sous le poste de pilotage, on distingue un signe personnel (une bombe tombant dans un bol dans lequel court un Allemand) avec la légende « *The Jerries we cook* » (on fait cuire les Boches) (Millson)



« C'était pénible de marcher dans les blés les pieds nus, sans compter que trois muscles de ma jambe droite avaient été sectionnés sous le genou, les cartilages avaient traversé la peau, toutes mes côtes du côté gauche étaient cassées, un de mes poumons avait été transpercé (d'où le sang dans la bouche), l'estomac avait été arraché du bassin, un de mes reins avait éclaté, mes chevilles étaient enflées, j'avais une fracture du crâne et de la colonne vertébrale et mes bras et mes jambes étaient écorchés et gonflés. Malgré toute cela, j'avais décidé de rejoindre l'Espagne qui ne se trouvait qu'à quelques milliers de kilomètres de là. Je me suis mis en route, mon casque autour du cou, les tuyaux d'oxygène et de l'intercom traînant derrière moi. Du champ je ne voyais pas grand chose et quand j'en suis sorti je suis tombé par surprise sur un garde allemand portant un fusil en bandoulière. Puis il en est arrivé un autre et encore deux autres, dont un m'a parlé. J'ai répondu 'Ja, Englische Flieger' et j'ai continué à marcher; m'attendant à être frappé par leurs

balles à tout moment, sans savoir que j'étais complètement encerclé. Alors, le premier Allemand a crié un ordre et ils ont tous épaulé leur fusil. J'étais fait aux pattes. »

Le mois d'août fut tout aussi mauvais, 10 appareils, mais les pertes diminuèrent progressivement pendant les derniers mois de l'année 1943 (3 en septembre, 4 en octobre, 5 en novembre et 4 en décembre) et beaucoup espéraient que cette tendance perdure tout au long de l'année 1944.

Une seule mission fut effectuée au cours des trois premières semaines de janvier, un mouillage de mines qui se déroula sans encombre. Mais, le raid sur Berlin mené le 20 janvier se transforma en cauchemar pour le 102; cinq Halifax abattus en territoire ennemi, un détruit à l'atterrissage, un autre abandonné en vol par son équipage au-dessus du Yorkshire et un septième fortement endommagé par les chasseurs de nuit : 16 aviateurs tués ou disparus et 22 faits prisonniers. Le

rédacteur du journal de marche consigna à cette date : « Ce fut une nuit de malchance exceptionnelle peu susceptible de se reproduire ». Et pourtant, ce fut qui se passa vingt-quatre heures plus tard... Lors d'un raid sur Magdebourg, quatre appareils furent abattus, 18 aviateurs tués ou disparus et 10 faits prisonniers. Cela ne sembla cependant pas troubler la sérénité du rédacteur qui écrivit que « ce ne fut pas une nuit trop catastrophique... »

Une seule autre mission, encore contre Berlin, fut exécutée dans le courant du mois; elle se solda par la perte de deux bombardiers. Février vit encore cinq nouvelles pertes avant que le Halifax soit retiré des opérations au-dessus de l'Allemagne. Par voie de conséquence, les mois suivants furent beaucoup plus calmes, le 102 étant essentiellement utilisé pour mouiller des mines. En avril 1944, rééquipé en Halifax Mk. III, le 102 participa à la campagne de bombardement en prévision du débarquement.

En juin 1944, il reprit les raids sur l'Allemagne, mais dès la première sortie, le 16 juin, le désastre s'abattit sur lui. Le Squadron Leader David Fisher fut parmi les pilotes qui ne rentèrent pas. Il venait juste d'arriver à l'unité et, à moins de 22 ans, il avait déjà reçu la DFM et la DFC; sa disparition causa un vif émoi, ainsi qu'en témoigne le Flying Officer Bryan Purser :

« Mon équipage arrivait à la fin de son tour d'opérations en juin 1944. Pendant notre séjour à l'escadrille, nous avons été témoins de nombreuses pertes et peu d'équipages parvenaient à terminer leur tour. L'arrivée du Squadron Leader Fisher et de son équipage avait dopé l'escadrille. C'était un équipage jeune et hautement décoré qui commençait un second tour — 'certains arrivent à survivre !' répétaient-ils souvent. Quand son équipage et lui ne rentrèrent pas, le contre-coup fut dévastateur et je ne vois aucune autre disparition ayant causé une telle émotion parmi nous. »

En juin 1944, le 102 toucha le fond : 14 appareils furent perdus. Cependant, seulement 12 autres disparurent au cours des six mois suivants. Les objectifs variaient entre l'appui aux troupes alliées et les raids en profondeur au-dessus de l'Allemagne. Puis, le 25 septembre, le 102 fut appelé à une tâche inhabituelle, comme s'en souvient le Flying Officer Alan Arthurson :

« Lors de l'offensive sur Arnhem, nous avons été appelés à transporter 200 jerrycans de 5 gallons par appareil jusqu'à Melsbroek près de Bruxelles. Nous devons voler sous la couverture radar à moins de 300 mètres d'altitude. Nous avons accompli de nombreux voyages en formation à des altitudes si basses que parfois nous devons nous écarter pour passer de chaque côté de bâtiments et que nous avons même vu des voitures renversées par l'air que nous déplaçons ! »

Après huit jours, ces vols cessèrent. Le N° 4 Group avait réalisé 435 sorties et transporté 1,5 million de litres d'essence sans incident; le 102 avait transporté 600 mille litres à lui seul. Le 102 reprit ses missions de bombardement, généralement qualifiées de « promenades de santé ». Grâce à la suprématie aérienne des Alliés, les Halifax purent entreprendre des sorties diurnes et les deux dernières pertes à l'ennemi de l'année 1944 survinrent lors d'une de ces sorties au-dessus de Mühlheim, la veille de Noël. La population allemande manifestait une vive animosité envers les aviateurs alliés qui la bombardaient sans répit et on pense que plusieurs membres des deux équipages abattus ont été lynchés par la foule.

C'était le sort auquel était promis le *Sergeant* Arnie Coope :
« En arrivant au sol, j'ai vu une foule converger vers mon point de chute et j'ai eu la nette impression que l'on m'avait tiré dessus à plusieurs reprises. Il fallait que je m'en sorte à tout prix et je me suis débattu dans mon harnais de manière à me libérer juste après avoir touché le sol. J'ai tout de suite été entouré par une populace très hostile qui ne venait certainement pas avec l'intention de me relever. Avant qu'ils aient pu faire quoi que ce soit, des soldats sont arrivés pistolet au poing et m'ont embarqué vers le poste le plus proche. »

La fin de la guerre

Comme ce fut le cas les hivers précédents, la rigueur du climat cloua les avions au sol pendant une bonne partie des mois de janvier et février 1945. Quatre Halifax furent perdus en opérations et un cinquième dans un accident en janvier, tandis qu'en février deux autres furent perdus la même nuit. Rééquipé en Halifax Mk. VI fin février, le 102 put allonger

son rayon d'action vers l'est et le premier appareil de ce modèle fut perdu au-dessus de la Tchécoslovaquie le 5 mars. Malgré tout, les Allemands réservaient encore quelques mauvaises surprises aux Alliés. Dans la nuit du 3 au 4 mars, des chasseurs de nuit suivirent les bombardiers qui venaient de bombarder Kamen et les attaquèrent au-dessus de leurs bases. Les pertes furent élevées des deux côtés, mais le 102 réussit à passer à travers ainsi que le rapporte le *Sergeant* Bill Ollerton :

« La mission avait été facile jusqu'à ce que nous ayons atteint la côte anglaise et alors l'enfer s'est déchaîné. Des appareils volaient à contre-courant et le cri 'Bandits ! Bandits !' nous a fait comprendre que la Luftwaffe attaquait nos avions dans toutes les phases de leur approche. En conséquence, aucun aérodrome n'a voulu allumer ses feux. La confusion était totale et le canal radio 'Mayday' était saturé. Finalement, on a réussi à capter un signal sur ce canal et on s'est posés entre trois feux à l'approche et trois



autres sur la piste. Puis un véhicule de piste noir et blanc à peine éclairé nous a conduits hors du périmètre alors que nous épuisions nos dernières gouttes de carburant. »

Le 102 enregistra son ultime perte le 18 mars 1945, lorsque le *Flying Officer* Royston Jeff et son équipage furent descendus et tués au cours d'une attaque sur Witten. Le 25 avril, le 102 exécuta sa dernière mission de guerre; le *Flight Sergeant* Harold Brabin s'en souvient fort bien :

« Wangerooze est une île située dans l'embouchure de l'Elbe près de Hambourg sur laquelle se trouvaient des batteries côtières protégeant les installations navales et les navires en baie d'Helgoland. Elles s'étaient révélées particulièrement meurtrières pour nos bombardiers, de sorte que nous étions heureux de savoir que nous allions participer à un raid massif en plein jour sur cet objectif. La flak qui nous accueillait était aussi concentrée que d'ordinaire mais au fur et à mesure que nos bombardiers atteignaient l'objectif son tir diminua d'intensité puis cessa. Nous étions à l'arrière du dispositif, dans une excellente position pour nous rendre compte de l'effet dévastateur du raid. »

Quatorze jours plus tard, la guerre était finie, mais juste deux

jours avant, le 102 fut transféré au *Transport Command*. En octobre 1945, il échangea ses Halifax contre des Liberator et un peu plus d'un an après la cessation des hostilités, le N° 102 *Squadron* fut dissous.

Il sera recréé en octobre 1954, en pleine Guerre froide, sur Canberra. Cependant, deux ans plus tard il sera à nouveau dissous. Il donnera son nom à une unité lance-missiles Thor en août 1959, puis disparaîtra pour de bon quatre ans plus tard.

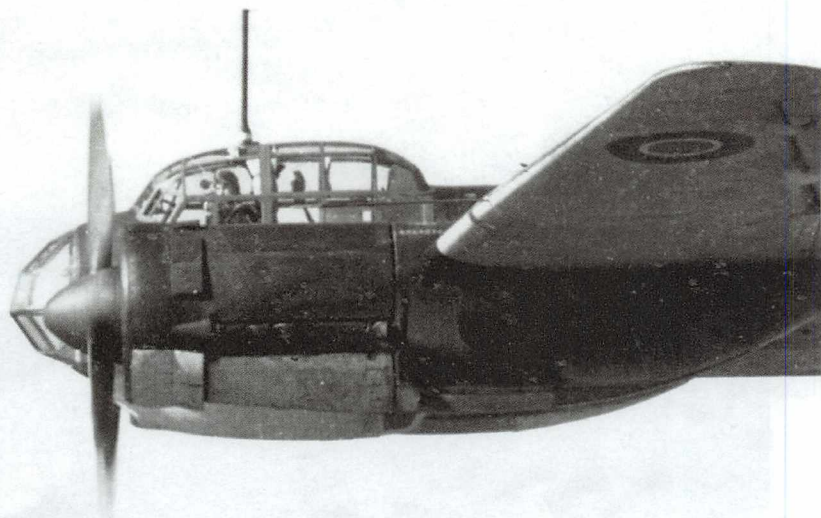
Pendant la Seconde Guerre mondiale, le N° 102 *Squadron* a lancé 14 118 tonnes de bombes et 1 865 mines, mais le coût humain fut très élevé. Le *Bomber Command* a été l'objet de violentes critiques à propos des tactiques employées, mais rétrospectivement, il est toujours facile de trouver à redire. Il ne faut pas oublier que ceux qui ont volé, combattu et péri avec le 102 sont tombés pour que la Grande-Bretagne et l'Europe ne vivent jamais sous le joug fasciste. Si quiconque manifeste des doutes quant à la valeur du *Bomber Command*, une visite au mémorial des forces aériennes alliées à Runnymede, dédié à tous les disparus au-dessus de l'Europe occidentale, suffira à remettre les choses en place. ■

Un Halifax Mk. VI du N° 102 *Squadron* peu de temps avant la cessation des hostilités. On note la présence du préminent radome du radar H2S. (Wright)

LE CIRQUE VOLA

LE N° 1426 FLIGHT

Phil Butler



Le Junkers Ju 88A-6 HM509 est un ancien appareil du Kü.Fl.Gr.106 (M2+MK), qui a atterri à la suite d'une erreur de navigation à Grosvenor le 26 novembre 1941.

Il fut endommagé lors d'un atterrissage le 19 mai 1944 à Thorney Island et servit de réserves à pièces détachées. L'avion fut construit en mars 1940 comme A-1, mais reçut des ailes de A-5 et l'équipement électrique du A-6 et c'est sous cette appellation qu'il fut connu au *Flight*. (Photo Blitz Publications)

Le N° 1426 (*Enemy Aircraft*) *Flight* est créé le 21 novembre 1941 à Duxford. Le rôle qui lui est attribué consiste à montrer en vol des avions capturés au personnel allié réparti sur différentes bases du Royaume-Uni. L'idée générale est de l'aider à une meilleure identification des appareils de la Luftwaffe et de le familiariser à leurs performances. Si au départ, seules les bases de la RAF puis de l'USAAF sont visitées, le champ d'activité est par la suite étendu aux bases de défense anti-aériennes et au personnel du *Royal Observer Corps* (unité de vigie). Cette dernière organisation est à l'époque un maillon important dans l'organisation de la défense de la Grande-Bretagne; un vaste réseau terrestre d'observation a été construit, chaque poste étant relié par téléphone aux unités de chasse ou de DCA. La reconnaissance visuelle est fondamentale pour les observateurs terrestres et un effort tout particulier est donc entrepris pour améliorer leur

entraînement (qui consiste alors en des cours classiques au sol et l'étude du manuel à la maison), d'autant que la plupart de ces observateurs sont des civils qui consacrent leur temps libre à ce genre d'activité.

Le N° 1426 *Flight* est au départ constitué d'un petit nombre de pilotes qui ont auparavant servi dans différents dépôts de la RAF (*Maintenance Units*). Ces unités ont en charge la gestion des avions en transit et de tous les avions qui changent d'affectation. Les pilotes qui appartiennent à ces unités sont des pilotes expérimentés et ont l'habitude de voler sur différents types de machines de manière quotidienne. Les premiers pilotes affectés au N° 1426 *Flight* sont les *Flying Officers* R.F. Forbes et Kinder, le *Pilot Officer* E.R. Lewendon et le *Flight Sergeant* D.G.M. Gough. Avant d'arriver au N° 1426, ces pilotes passent onze jours à l'*Air Fighting Development Unit* à Duxford et au *Royal Aircraft*

NT DE DUXFORD

Mieux connaître les avions ennemis a été une priorité chez tous les belligérents. La RAF a créé le N° 1426 Flight pour aller montrer sur les bases alliées à quoi ressemblaient de près les avions allemands.



Establishment (RAE) à Farnborough pour se familiariser avec les appareils qui vont être versés au Flight.

La sélection des pilotes a été très rigoureuse et le choix s'est porté sur des hommes qui le sont tout autant. En effet, pour ne pas perdre des avions dont le remplacement s'avèrerait très difficile, chaque vol se doit d'être conduit comme un test avec à l'esprit un retour immédiat à la base au moindre petit problème. De ce fait, beaucoup de vols seront abrégés dans le but de poursuivre cette politique d'extrême prudence. Ce principe de précaution, lié au problème de maintenance et à la rareté des pièces détachées, contribuera à l'annulation de nombreuses sorties.

Une première tournée débute le 11 février 1942. Deux avions sont utilisés, le He 111 AW177 et le Ju 88 HM509. Ils décollent de Duxford pour Lakenheath escortés par des Spitfire. Sur la route,

ils survolent les terrains d'Oakington, Upwood, Marham, West Raynham, Swanton Morley et Mildenhall. Arrivés à Lakenheath, les avions sont exposés pour présentation aux membres du *Royal Observer Corps*. Deux jours plus tard, le tour reprend sa route et les deux avions s'envolent pour Watton. Au passage, ils réalisent plusieurs démonstrations à Lakenheath et Mildenhall. Le lendemain, une autre représentation est donnée à Watton et le 15 février les deux machines partent pour Coltishall où ils font deux présentations le lendemain. Le 17 février, c'est au tour de la base de Bircham Newton de recevoir la visite des deux avions et un combat factice est même organisé entre le Ju 88 et un Hudson de la base. Le lendemain, les deux appareils sont appelés à engager un combat avec un Beaufighter près de Docking et les deux bombardiers allemands retournent à Bircham Newton la même journée. Le 19 février, ils décollent

Cet article est extrait du livre « War Prizes », du même auteur, paru chez Midland Counties Publications (1994).



1426 Flight

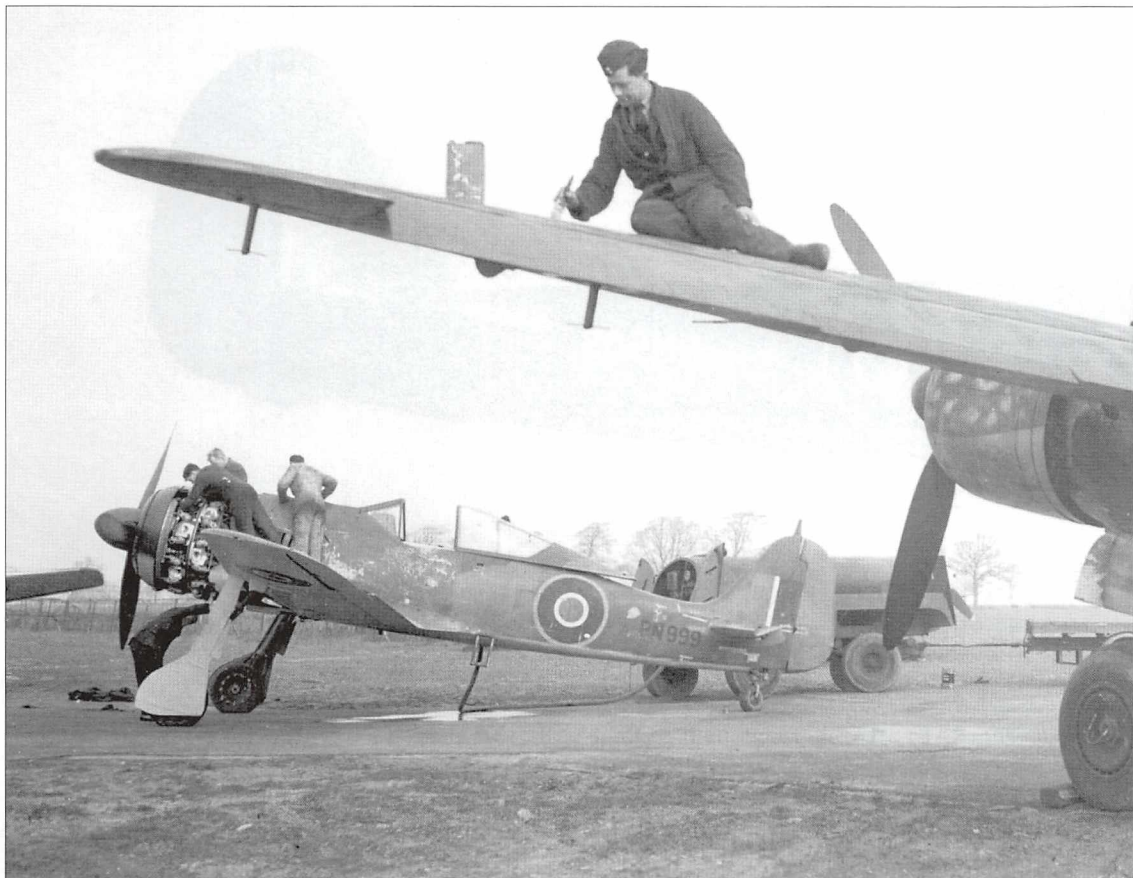
pour Sutton Bridge et jusqu'au 23 volent à plusieurs reprises pour servir de cibles aux jeunes pilotes de Hurricane de l'OTU local. Le 23 février, les deux avions du *Flight* s'envolent pour Wittering où le Ju 88 effectue seul deux vols de démonstration, puisque le Heinkel 111 reste coulé au sol à cause d'un problème d'hélice. Les deux avions regagnent Duxford le 27 février.

Plusieurs tournées de présentation sont montées par la suite qui ressemblent beaucoup à la première. Ces tournées sont entrecoupées de quelques vols locaux pour des unités terrestres présentes dans les alentours. Une autre mission qui incombe au *Flight* est de se mettre à la disposition de la *RAF Film Unit* ou toute autre organisation similaire chargée de réaliser des films d'identification des différents avions ou des prises de son des moteurs. À partir du cinquième tour, le N° 1426 *Flight* commence à inclure des bases de l'USAAF à son programme. Il faut signaler aussi que

de temps en temps, le *Flight* reçoit des pilotes d'essai d'autres unités; ce sera le cas au début août 1942 où l'*Aeroplane & Armament Experimental Establishment* envoie quelques pilotes pour se familiariser avec ces appareils et aussi pour tester de nuit le Ju 88 afin de vérifier la lueur que dégagent les pots d'échappement dans l'obscurité. Jusqu'au 16 août, une vingtaine de pilotes du A&AE vont effectuer quelque 51 vols.

Les tournées continuent pendant les deux années qui suivent, chacune mettant en œuvre des appareils de nombre et de type variables. À partir de juin 1943, le *Flight* commence à percevoir des avions capturés en Méditerranée. Un Macchi MC.202 a même ainsi failli être pris en compte, mais il ne volera cependant pas ayant été corrodé par la mer en cours de chemin. Mais un Henschel 129 sera lui reconstruit. Si les Anglais gardent jalousement leurs avions capturés, il leur arrive de les prêter en quelques occasions. C'est ainsi

Ci-contre :
le Fw 190A-5/U8 (Wk.Nr. 2596) a été posé par erreur à Manston le 20 juin 1943 par l'Unteroffizier W. Öhne du I./SKG 10. Numéroté PN999, il fut d'abord affecté au RAE (où il fut notamment piloté par Geoffrey de Havilland) avant d'être transféré au 1426 le 1^{er} octobre 1943. Il est ici photographié à Collyweston. (Imperial War Museum)

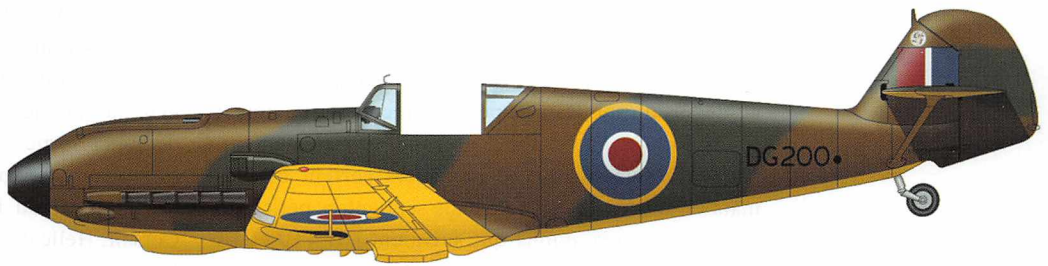
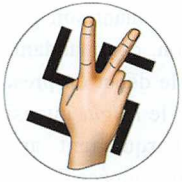


Ci-dessous :
ancien « 12 noir » du I./JG 51, posé à Manston après un combat le 27 novembre 1940, ce Bf 109E-3 (Wk.Nr. 4101) a été réparé avec des pièces récupérées sur des épaves de Bf 109. Affecté au A&AEE, il connut des incidents hydrauliques et dut subir des réparations avant d'être versé au 1426, fin avril 1942. Cependant, à cette époque, la verrière avait été égarée et de ce fait, l'appareil vola peu. Il est actuellement exposé au musée de la bataille d'Angleterre à Hendon. (MAP)

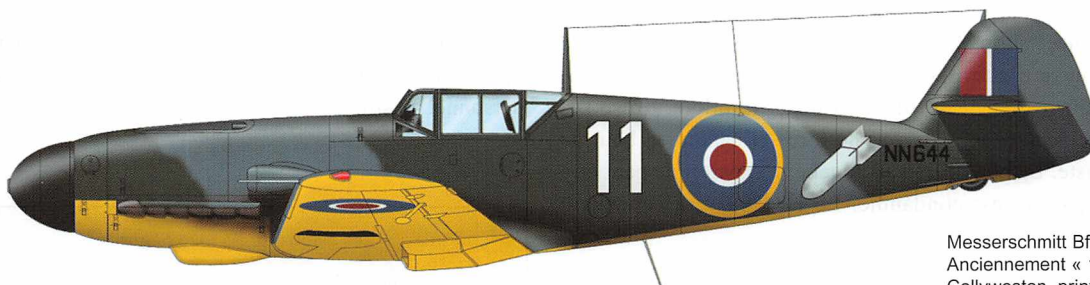


qu'en septembre 1943, un groupe de pilotes polonais est provisoirement attaché au *Flight* dans le but de se familiariser avec les appareils; il repartira le 14 octobre après avoir effectué quelques heures sur les machines présentes.

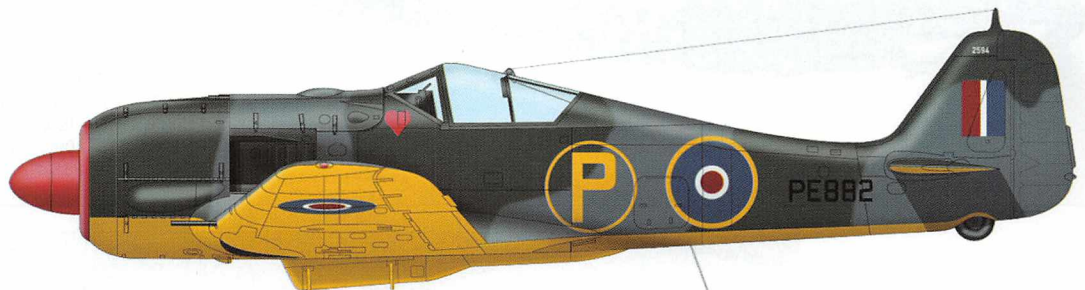
Malgré les précautions prises, le *Flight* connaît quelques accidents graves pendant son existence. Il est 17 h 30 le 10 novembre 1943, quand le *Flight* termine sa séance de démonstration à Goxhill. Les avions se dirigent alors sur Polebrook et la formation est conduite par le He 111 piloté par le *Flying Officer* Barr. Le pilote du Heinkel sort ses roues pour atterrir



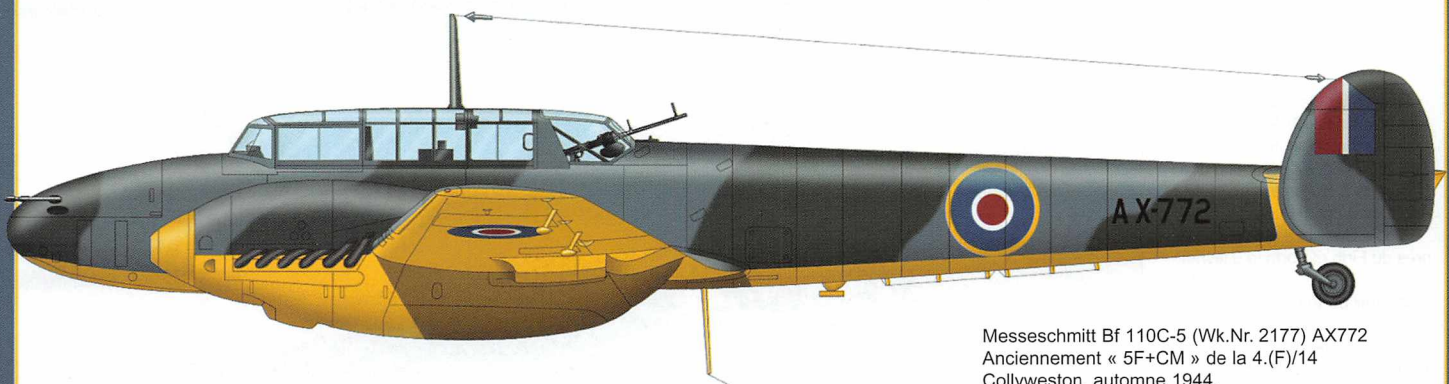
Messerschmitt Bf 109E-3 (Wk.Nr. 4101) DG200
Anciennement « 12 noir » du I./JG 51
Duxford, été 1942.



Messerschmitt Bf 109F-4 (Wk.Nr. 7232) NN644
Anciennement « 11 blanc » de la 10.(Jabo)/JG 26
Collyweston, printemps 1944.



Focke-Wulf Fw 190A-4/U8 (Wk.Nr. 7155) PE882
Anciennement « H » du II./SKG 10
Collyweston, été 1944.



Messerschmitt Bf 110C-5 (Wk.Nr. 2177) AX772
Anciennement « 5F+CM » de la 4.(F)/14
Collyweston, automne 1944.



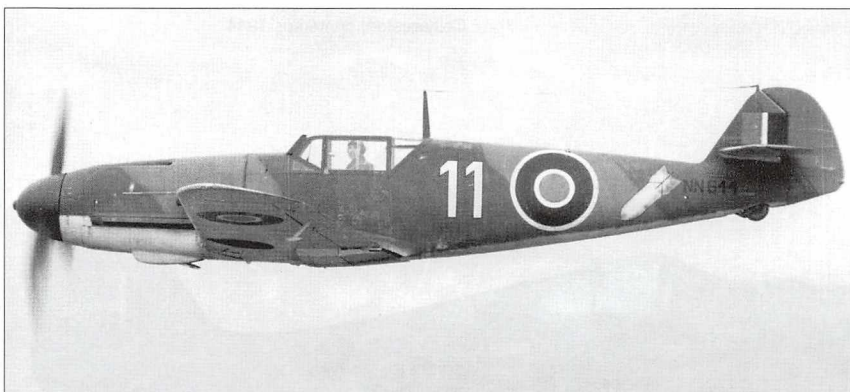
1426 Flight

sur le terrain; il est suivi par le Junkers 88. Ce dernier amorçe son virage pour s'aligner sur la piste éclairée, mais le Heinkel continue son circuit en contre-sens. Le *Flying Officer* Barr voit alors le Junkers en train d'atterrir et décide donc de faire une remise des gaz, s'engageant tout de suite après dans un virage à gauche serré. Ce virage, peut-être précipité, lui est fatal et le Heinkel part en vrille à une centaine de pieds au-dessus du sol. Barr ne peut pas récupérer l'avion et il s'écrase au sol presque verticalement. Miraculeusement, quatre passagers sortent blessés mais vivants de la carcasse mais sept autres périssent. Les deux autres avions qui suivaient (Bf 110 et Bf 109) atterrissent sans problèmes. Deux accidents vont par la suite réduire les effectifs du N° 1426 *Flight*. Le premier le 19 mai 1944, quand le Ju 88 HM509, en tournée en prévision du débarquement, est endommagé au cours d'un atterrissage sur la base de la RAF de Thorney Island. Le pilote en train d'atterrir est surpris par un avion en train de décoller sur une piste convergente. Le pilote décide alors de rallonger sa course d'atterrissage mais se retrouve « trop long ». Pour éviter de sortir de la piste, le pilote utilise ses freins avec un peu trop de force et capote en bout de piste. Le bout d'aile est touché; l'appareil ne peut être réparé et est condamné. Le HM509 sera cependant

encore utile en fournissant des pièces détachées aux Junkers 88 encore en service dans la RAF. Si l'accident du HM509 se termine plutôt bien, ce n'est pas le cas du Fw 190 PE882. L'avion s'écrase le 13 octobre 1944 près de Collyweston, tuant son pilote le *Flight Lieutenant* E.R. Lewendon, commandant le *Flight*. Il était dans l'unité depuis le début ou presque. Dans la première moitié de 1944, le *Flight* intensifie ses tournées alors que le débarquement approche. Ses dernières sorties sont entrecoupées de vols de comparaison entre les appareils allemands et alliés comme le Mustang III ou le Spitfire XIV de la RAF ou les Corsair, Hellcat et Seafire de la FAA.

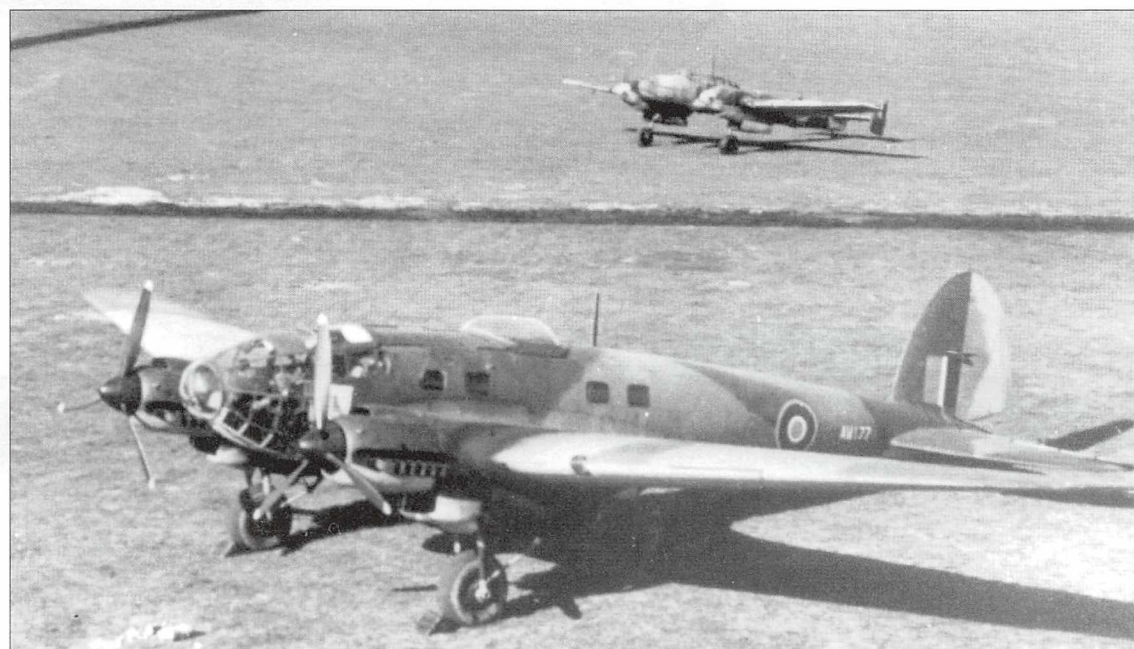
La dernière machine à être prise en compte est un Junkers 88S-1 qui a été capturé à Villacoublay en septembre 1944. Cependant son utilisation sera de courte durée car le 21 janvier 1945, le *Flight* est officiellement dissous. En effet, ce genre d'unité a perdu de son intérêt à cette époque. Le personnel est muté dans son intégralité au *Central Fighter Establishment* de Tangmere. Cela représente alors sept pilotes, deux opérateurs radios et trente-deux mécaniciens et personnel au sol.

Ci-dessus :
le Messerschmitt Bf 109F-4
NN644 a conservé le « 11
blanc » et la bombe représen-
tative de son ancienne
appartenance au IV/JG 26.
Cet appareil est tombé entre les
mains des Britanniques après un
atterrissage sur le ventre à
Beachy Head le 20 mai 1942
suite à une attaque d'un convoi
près de Newhaven.
Il restera au sein du 1426 jusqu'à
la dissolution du *Flight* et il
semble qu'il ait été ensuite trans-
féré à la N° 47 *Maintenance Unit* à
Sealand en novembre 1945.
(MAP)



Les avions du N° 1426 *Flight*

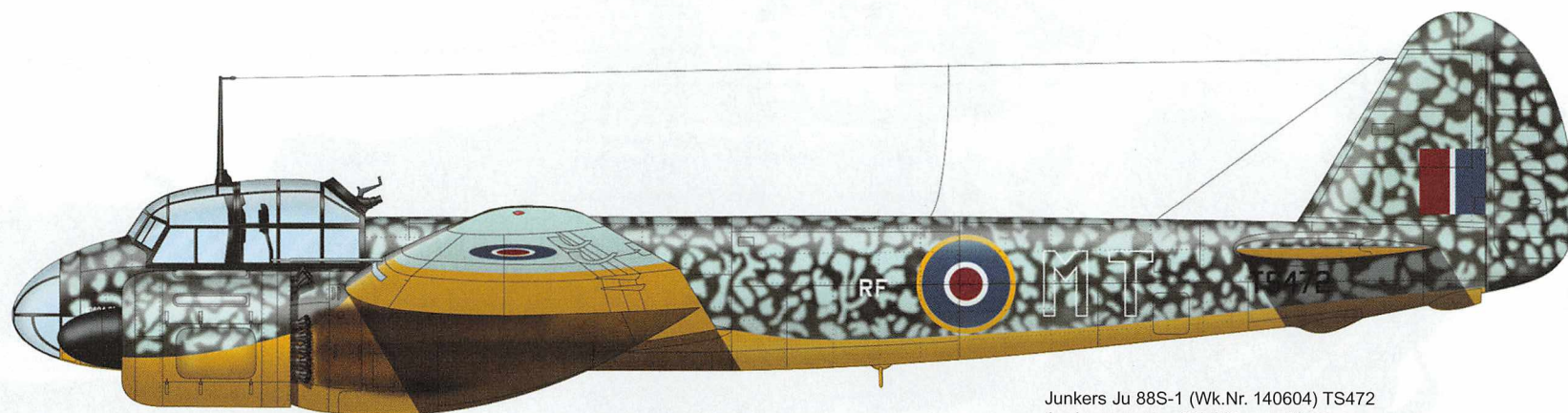
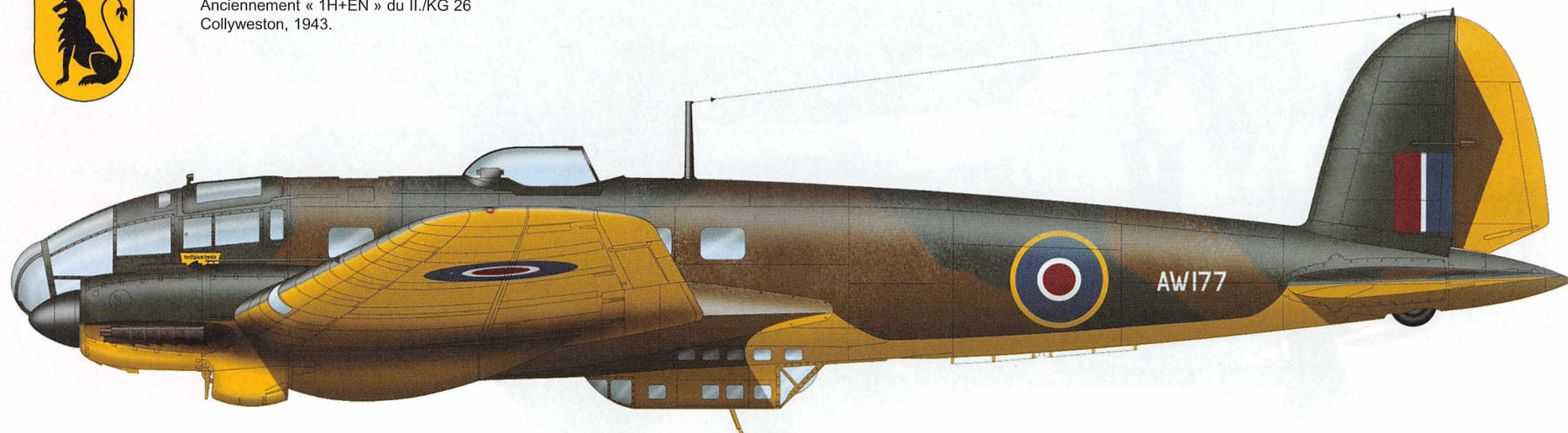
S/n	Type	Capture	Date de présence
AE479	Bf 109E-3	22.11.39	11.12.41/28.01.42
AW177	He 111H-1	09.02.40	07.12.41/10.11.43
AX772	Bf 110C-5	21.07.40	05.03.42/31.01.45
DG200	Bf 109E-3	27.11.40	28.04.42/09.43
EE205	Ju 88A-5	23.07.41	28.08.42/31.01.45
HM509	Ju 88A-6	26.11.41	11.12.41/19.05.44
NF754	Fw 190A	en Sicile	12.12.43/31.01.45
NF755	Fw 190A	en Sicile	12.12.43/31.01.45
NF756	Hs 129B-1	en Tunisie	27.06.43/31.01.45
NN644	Bf 109F-4	20.05.42	21.08.43/31.01.45
PE882	Fw 190A-4/U8	17.04.43	06.05.44/31.01.45
PN999	Fw 190A-5/U8	20.06.43	28.09.43/31.01.45
RN228	Bf 109G-2/Trop	13.11.42	26.12.43/31.01.45
TS472	Ju 88S-1	09.44	25.09.44/31.01.45



Ci-contre :
au premier plan le He 111H-1
(Wk.Nr. 6853) AW177 et au
second plan, le Bf 110C-5
(Wk.Nr. 2177) AX772 lors d'une
tournée à Honington en 1942.
Anciennement 1H+EN du II./KG
26, le Heinkel a été récupéré
près du Firth of Forth le 9 février
1940.
L'appareil porte encore l'insigne
du lion de la KG 26.
Il sera victime d'un accident en
novembre 1943 qui entraînera la
mort de sept des onze personnes
qui se trouvaient à bord.
(Collection Peter Green)



Heinkel He 111H-1 (Wk.Nr. 6853) AW177
Anciennement « 1H+EN » du II./KG 26
Collyweston, 1943.



Junkers Ju 88S-1 (Wk.Nr. 140604) TS472
Anciennement « RF+MT », unité inconnue
Collyweston, octobre 1944.





EAGLE

DEVANT L'AFFLUX de volontaires, la RAF décide de former un, puis trois Squadrons regroupant les pilotes américains – les Eagle Squadrons. C'est au sein de ces unités que les Américains remporteront leurs premières victoires de la guerre et subiront leurs premières pertes.

Dans les premiers mois de la guerre, la vision des Anglais se battant seuls contre les Nazis a frappé l'imagination de beaucoup, même dans la lointaine Amérique neutre. De tous les citoyens américains qui désiraient se porter volontaires pour se battre, beaucoup ont exprimé le désir de rejoindre les rangs de la RAF. Au départ, il n'est pas envisagé de créer des unités spécifiques et les pilotes sortis des écoles ont rejoint les unités de la RAF comme le N° 609 Squadron. Cependant, avec le flux de plus en plus important de volontaires américains, il est décidé de les regrouper au sein d'une unité américaine, en prenant pour exemple l'escadrille Lafayette de la Première Guerre mondiale. C'est ainsi que le N° 71 Squadron est créé le 19 septembre 1940, alors que la bataille d'Angleterre fait toujours rage. Il va rapidement prendre le surnom de « Eagle Squadron » (l'escadrille des aigles), en référence à l'aigle américain que portent les pilotes sur leur uniforme de la RAF. Au-dessus de cet emblème apparaît un « ES » pour Eagle Squadron. Par la suite, un deuxième escadron va voir le jour, le N° 121 Squadron qui adoptera comme insigne une tête de chef indien avec tout son plumage, puis un troisième escadron, le N° 133 qui adoptera un aigle et les étoiles américaines.

À la création du N° 71 Squadron à Church Fenton, dans un premier temps seuls trois pilotes américains y sont mutés : les Pilot-Officers Andy Mamedorf, Red Tobin et Keough, surnommé « Shorty » à cause de sa petite taille. Tous venaient du N° 609 Squadron. L'unité est tout d'abord placée sous le commandement d'un pilote de la RAF, le Squadron Leader Walter Churchill, un officier expérimenté qui arbore le DSO et la DFC, décorations obtenues pour son action à la tête du N° 3 Squadron pendant la campagne de France. Il arrive à Church Fenton le 29 septembre 1940. Dans un premier temps, et peut-être pour plaire aux volontaires américains, l'escadron perçoit quelques Brewster Buffalo de construction américaine. Mais les pilotes américains ne l'aiment guère comme en témoigne Chesley Peterson [1] : « Le Buffalo était considéré par tous comme étant trop lent, doté d'un plafond limité,

terriblement vulnérable – un impact dans l'aile et l'avion prenait feu ou avait besoin d'une nouvelle aile – équipé d'un armement insuffisant et surtout peu de rechanges disponibles et difficile à entretenir. En plus, les trappes d'accès des ailes avaient une fâcheuse habitude de s'ouvrir en vol rendant l'avion presque incontrôlable ». Trois Buffalo seulement sont pris en compte et devant leurs médiocres performances, le Squadron Leader Churchill ordonne à ses pilotes de les poser la roulette de queue non verrouillée... ainsi le Buffalo devient incontrôlable à l'atterrissage qui se termine le plus souvent par un beau soleil entraînant la rupture du train d'atterrissage, de l'aile et des réservoirs – c'est à dire en tenant compte du faible stock de pièces détachées, la radiation de l'appareil. En attendant la mise à l'écart programmée du Buffalo, le Squadron Leader Churchill s'est assuré du remplacement du matériel. Ainsi le 7 novembre, le N° 71 Squadron commence à recevoir ses neuf premiers Hurricane et avec l'arrivée de huit nouveaux pilotes la même journée, l'escadron atteint sa dotation réglementaire. Dans le but de déclarer opérationnel l'escadron l'entraînement commence malgré le mauvais temps qui sévit en cette fin d'année 1940. Le 5 janvier 1941, le N° 71 Squadron connaît sa première perte quand deux pilotes entrent en collision en plein vol, l'un d'entre eux, « Zeke » Leckrone se tue faute de pouvoir évacuer son appareil endommagé. Avant la fin du mois de janvier, le Squadron Leader Churchill cède sa place au Squadron Leader W.E.G. Taylor de nationalité américaine. Quelques jours plus tard, le 5 février 1941, le premier Eagle Squadron est déclaré opérationnel. Cette journée là, des patrouilles sont envoyées dans le secteur nord du terrain sans résultat. Dans le courant du mois deux autres pilotes sont perdus à la suite d'accident en opérations, laissant flotter un certain doute sur l'avenir de l'unité en haut lieu, d'autant qu'aucune contrepartie n'est venu compenser ces pertes. Le 9 avril, l'unité change de terrain et prend ses quartiers à Martlesham Heath. Elle se rapproche des endroits « chauds » du moment. Le 13 avril, le N° 71 Squadron engage les avions de la Luftwaffe en combat mais sans résultat.

Page opposée :
à gauche, le Sergeant John J. Mooney et à droite, le Pilot Officer Donald M. McLeod du N° 121 Squadron à Kirton-in-Lindsey, fin novembre 1941.
(Collection J. C. Scutts)

Andrew Thomas

SQUADRONS



Eagle Squadrons

D'autres accrochages ont lieu dans les semaines qui suivent, mais il faut attendre le 15 mai pour que le *Pilot Officer* J. Alexander revendique un Bf 109 comme probable. Cependant deux jours plus tard, le N° 71 *Squadron* connaît sa première perte au combat. Le *Flying Officer* S.M « Mike » Kolondorski est abattu par un Bf 109F de la JG 53. Chesley Peterson témoigne : « *Mike a rompu la formation et est tombé dans le piège tendu par les Allemands. C'était la première fois que nous volions au-dessus de la Manche et le temps était nuageux. Vu les circonstances, il était évident qu'il avait été piégé et qu'il avait été abattu. Nous avons eu confirmation par la suite grâce à des sources allemandes. Il n'a pas pu se servir de son parachute et s'est écrasé avec son avion. J'avais toujours dit que Mike serait le premier de l'escadron à avoir la DFC ou le premier à être tué. Il a été en effet le premier "Eagle" à être tué au combat.* »

Le 7 juin, le *Squadron Leader* Taylor est remplacé par un pilote de la RAF, le *Squadron Leader* Woodhouse. Taylor s'était rendu impopulaire en imposant une discipline de fer; toutefois, celle-ci avait eu des effets très bénéfiques pour l'unité.

Le premier as

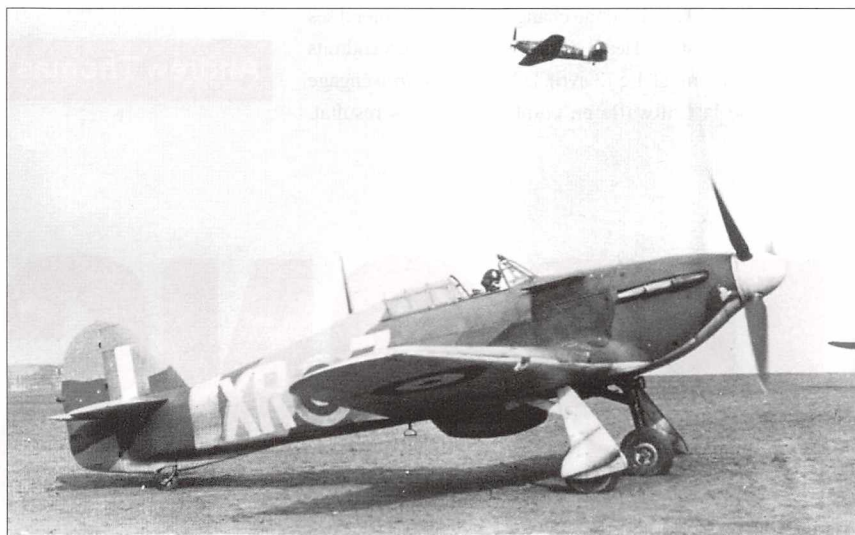
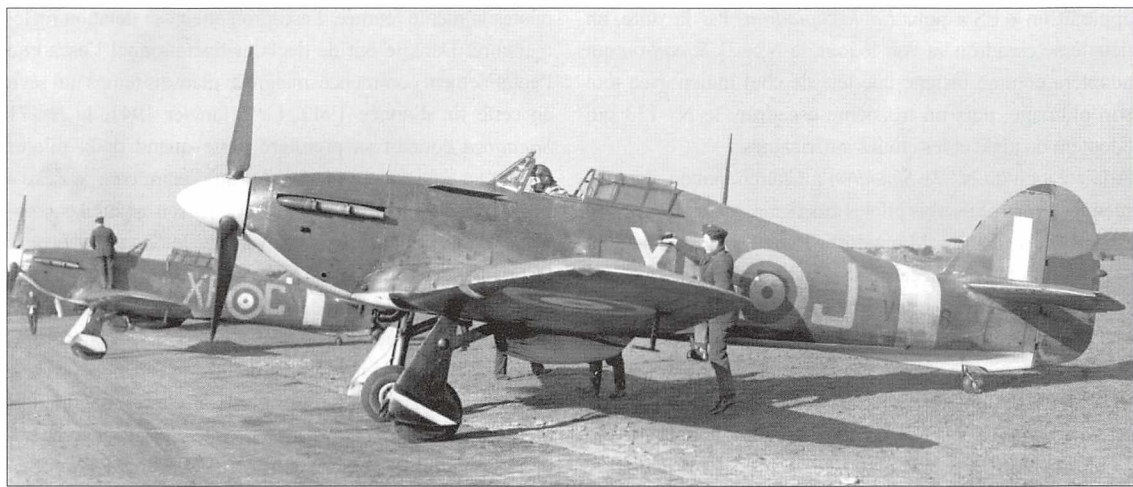
Le 14 mai 1941, le second *Eagle Squadron* (N° 121) est formé sur la base de Kirton-in-Lindsey. Encore une fois, on en confie le commandement à un Anglais, le *Squadron Leader* R.P.R. Powell. Il reçoit des Hurricane un peu fati-

gués et à la fin du mois, onze pilotes américains sont déjà présents, y compris le *Pilot Officer* Red McColpin et le *Sergeant* Read Tilley qui vont connaître un grand succès par la suite. Contrairement à son aîné, le N° 121 *Squadron* ne va mettre que deux mois pour être opérationnel. Dans le même temps, le N° 71 *Squadron* commence à percevoir des Hurricane IIB. Les deux escadrons entrent alors dans une période d'activité aérienne intense consistant en des patrouilles de protection de convois et à réaliser des opérations du type « Circus ». C'est au cours de l'une de ces missions, le 2 juillet 1941, que le *Squadron Leader* Woodhouse abat un Bf 109. Les *Pilot Officers* Gus Daymond et Bill Dunn font de même, devenant les premiers pilotes américains à revendiquer des victoires aériennes; ces deux pilotes auront tôt fait de devenir des as. Une quatrième victoire est accordée comme probable au *Pilot Officer* R. Mannix. En retour, le *Pilot Officer* W.T. Hall est abattu et fait prisonnier par les Allemands. Dans les six semaines qui suivent d'autres victoires sont remportées et Dunn glane son deuxième succès le 21 juillet.

Le même jour, le N° 121 *Squadron* devient opérationnel. On lui confie dans un premier temps la défense du port de Hull et des convois longeant la côte Est. Dix jours plus tard, le N° 133 *Squadron* voit le jour à Coltishall sous la responsabilité du *Squadron Leader* G.A. Brown, un Anglais venu du N° 71 *Squadron*. La création de cette unité a été rendue nécessaire par l'afflux de plus en plus

Ci-contre :
un Hurricane Mk. I (V7608) du
N° 71 *Squadron* à Kirton-in-
Lindsey en février 1941.
(Collection J. C. Scutts)

Ci-dessous :
le Hurricane Mk. I V7816 du N°
71 *Squadron* à Kirton-in-
Lindsey en mars 1941.
Les appareils portent les
marques d'identification du
moment : intrados noirs et
blancs, bande et casserole
« Sky Type S ».
La bande a été fraîchement
peinte par dessus les *serials*.
(Collection A. Thomas)



grand de volontaires américains. Le N° 121 *Squadron* ouvre son score le 8 août 1941, quand le *Pilot Officer* Sel Edner et le *Sergeant* Mooney revendiquent un Ju 88 probable, ce qui est plutôt notable dans un secteur réputé calme. Tout comme ses deux unités sœurs, le N° 133 *Squadron* est équipé de Hurricane IIB. Cependant, le 20 août 1941, le N° 71 *Squadron* perçoit 14 Spitfire IIA. Le 27 août, les deux premières victoires sur Spitfire sont revendiquées par Bill Dunn contre des Bf 109F. Cela lui permet de devenir le premier as américain de la guerre, et ce seront même les seules obtenues sur Spitfire IIA. Cependant, Dunn est lui-même touché : « *Juste au moment où j'ai appuyé sur le bouton enclenchant mes mitrailleuses, mon avion a été secoué violemment. J'ai entendu des explo-*

[1] *American Eagles* par Tony Holmes, Classic Publication, 2001. Tous les témoignages mentionnés ultérieurement proviennent de ce même ouvrage.



sions. Une boule de feu a traversé le cockpit, s'écrasant dans le tableau de bord. J'ai reçu deux gros coups sur la jambe droite, et j'ai perdu conscience en basculant ma tête vers l'avant. »

Dunn parvient à revenir à la base avec un avion sérieusement endommagé. Il est lui-même sérieusement amoché au point qu'il va passer trois mois à l'hôpital. Mais il ne revolera jamais plus avec les *Eagles*. Entre-temps, Gus Daymond du N° 71 *Squadron* devient officiellement le premier as des *Eagles*, même s'il n'est en fait que le deuxième. Au début du mois de septembre les premiers Spitfire V arrivent chez les Américains et Daymond obtient même les deux premières victoires sur ce type le 4 du même mois.

Trois jours plus tard, le N° 71 *Squadron* va connaître une très mauvaise journée et perdre trois Spitfire. Sur le chemin du retour d'une mission qui s'annonçait plutôt calme, les

Américains sont surpris par les chasseurs allemands qui utilisent leur avantage en altitude; trois avions sont abattus dès la première passe. Le *Pilot Officer* H.S. Fenlaw et le *Flying-Officer* E.Q. Tobin sont tués alors que le *Pilot Officer* W.H. Nicholls est fait prisonnier.

...et de trois !

À la fin de septembre, le N° 133 *Squadron* est déclaré opérationnel et part au début du mois suivant pour l'Irlande du Nord. Un drame survient lors du vol de convoyage quand quatre pilotes, pris par le mauvais temps, se tuent sur l'île de Man. Parmi ceux-ci figure Andy Mamedorf, l'un des premiers arrivants dans les escadrons *Eagle*. Les pilotes sont assez déçus de se trouver dans un secteur trop tranquille même s'ils perçoivent des Spitfire à la fin du mois, ce qui vient atténuer un peu leur amertume. En novembre, un changement de



Ci-contre :
à nouveau le Hurricane Mk. I
V7608 du N° 71 *Squadron* à
Kirkton-in-Lindsey en février
1941.
(Collection R.C. Sturtivant)

Ci-dessous :
le Spitfire Mk. Vb BM590 du N°
121 *Squadron* en 1942.
(Collection A. Thomas)

commandement intervient au N° 71 *Squadron*, un Américain prenant la tête de l'unité; il s'agit du *Squadron Leader* Chesley Peterson. Il a été récemment décoré de la DFC et a déjà deux Bf 109 à son actif. Ce pilote commandera plus tard le fameux 4th FG. Sous son commandement, le N° 71 *Squadron* va connaître une nouvelle impulsion et le palmarès de l'unité va vite s'allonger. Pendant ce temps, le N° 121 *Squadron* est lui aussi rééquipé de Spitfire et le 15 novembre, l'escadron revendique sa première victoire... un Blenheim que les pilotes ont confondu avec un Ju 88 ! Avec l'arrivée de l'hiver, le N° 121 *Squadron* voit la nature de ses missions changer. Il réalise de plus en plus de *Rhubarb* au détriment des *Circus*. Le désir des pilotes de participer à plus d'action est enfin exaucé quand le 16 décembre il déménage sur North Weal et est placé sous la responsabilité du N° 11 *Group*, c'est à dire au cœur des unités du *Fighter Command*. À ce moment les trois escadrons volent sur Spitfire V.

Mais l'ambiance a quelque peu changé depuis le 7 décembre 1941. En effet, les pilotes américains se rendent compte maintenant qu'ils se retrouvent à l'avant-garde des futures forces américaines et que leur intégration au sein de l'USAAF n'est plus qu'une question de temps. Beaucoup de pilotes demandent alors à rejoindre Singapour pour lutter contre les Japonais mais le *Fighter Command* refuse catégoriquement. L'activité aérienne est peu soutenue en ce début de 1942 du fait d'une météo peu clémente. Cependant, le 9 janvier un Fw 190 est abattu par le *Pilot Officer* Bob Sprague, du N° 71 *Squadron*; c'est le premier Fw 190 abattu par un *Eagle*.

Les succès

En dépit de nombreux vols, le N° 121 *Squadron* n'arrive pas à engranger ses premières victoires. La chance finit quand même par tourner dans l'après-midi du 23 mars 1942. Pendant un raid aux côtés des N° 222 et 403 (RCAF) *Squadrons*, le *Sergeant* Mooney abat un Fw 190 au cours d'un combat aérien près de Calais et permet ainsi à son unité de remporter sa première victoire.

Avec l'arrivée du printemps, les missions deviennent plus nombreuses au-dessus de la mer du Nord et le nombre de combats augmente en proportion. Le 26 avril, le *Flight-Lieutenant* Red McColpin, qui était déjà devenu un as avec le N° 71 *Squadron*, détruit un Fw 190 pour le compte du N° 133 *Squadron*. Cet escadron se déplace vers le sud en mai 1941 et rejoint le *Wing* de Biggin Hill; c'est la première fois





Eagle Squadrons

que les trois escadrons américains se retrouvent ensemble en première ligne.

L'arrivée des beaux jours apporte aussi de beaux succès. Le 27 avril, le N° 71 *Squadron* est crédité de cinq Fw 190 au-dessus de St Omer. En contrepartie, le *Pilot Officer* J.F. Flynn est tué au combat. Les combats continuent et le 17 mai, au cours d'une autre mission sur St Omer, Sel Edner du N° 121 *Squadron* touche un Fw 190 qui explose en vol (c'est sa deuxième victoire), alors que le *Pilot Officer* Jim Daley de la même unité en abat un autre en flammes. Le 1^{er} juin, le *Squadron Leader* Peterson du N° 71 *Squadron* obtient sa cinquième victoire, un Fw 190. Quant à Gus Daymond, il revendique sa sixième victoire au cours de la même mission.

Les victoires continuent à s'accumuler et le 31 juillet, les Américains connaissent leur plus gros succès en escortant des Boston. Alors que l'escadron patrouille le long des côtes près de Berck-sur-Mer, sur le chemin du retour, les pilotes

américains interviennent pour protéger les bombardiers que des Bf 109F s'approprient à attaquer. Le *Squadron Leader* Kennard, le *Sergeant* Kelly abattent chacun un Bf 109F et le *Flight-Lieutenant* Edner deux. De son côté, le *Pilot Officer* Mahon revendique deux Fw 190. Mais, le *Pilot Officer* Young est abattu et le *Squadron Leader* Kennard blessé. Il parvient cependant à revenir en Grande-Bretagne et à faire un atterrissage forcé à Lympne. Il est remplacé par le *Squadron Leader* W.D. Williams, DFC, un as anglais qui a obtenu sa première victoire en août 1940 pendant la bataille d'Angleterre.

Celui-ci a tôt fait de prendre ses fonctions à cœur et dès le 3 août 1942, il mène son unité au combat. Pour le N° 133 *Squadron* la journée se solde par la perte de trois pilotes au combat pour la revendication de deux Fw 190 appartenant au I/JG 26. Quelques jours plus tard, le 17 août, les trois unités américaines escortent pour la première fois leurs compatriotes de la 8th AF, ce qui provoque une certaine excitation.

Ci-contre :
le Spitfire Mk. Vb BM263 du N°
133 *Squadron*. On note la
cocarde anglaise peinte sur le
moyeu de la roue !
(ww2images.com)

Ci-dessous :
le *Lieutenant* Don Gentile rem-
porte ses deux premières vic-
toires le 19 août 1942 au sein
du N° 133 *Squadron*.
(NARA)



Dieppe et l'AAF

Le 19 août 1942 a lieu l'opération « Jubilee », nom de code donné au débarquement sur Dieppe. Si le raid lui-même a été un vrai désastre, il a donné lieu à de furieux combats aériens. Les trois *Eagle Squadrons* participent à cette opération et les unités américaines vont accomplir au cours de cette journée pas moins de quatre missions chacune, entre 4h50 et 21h00. La première mission de la journée, menée par le *Flight-Lieutenant* Ray Edner (N° 121 *Squadron*) est

réalisée aux côtés du N° 19 *Squadron*. Les Spitfire sont engagés par la chasse ennemie et dans un combat tournoyant, Edner parvient à descendre un Fw 190, sa cinquième et dernière victoire personnelle [2]; il devient ainsi le premier as de l'unité.

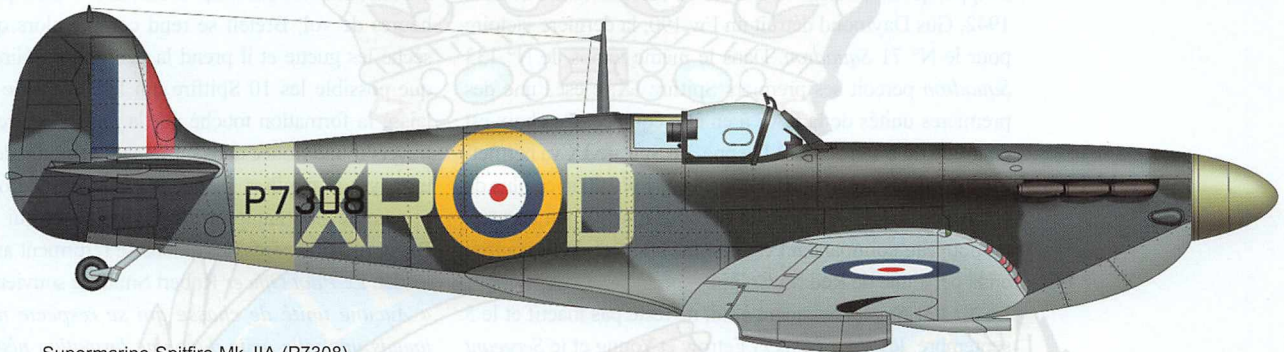
Mais trois Spitfire du 121 ne reviennent pas de cette mission. Si le *Pilot Officer* G. Fetrow est repêché dans la journée, le *Flying Officer* J.B. Mahon (BM405) est fait prisonnier et le *Pilot Officer* Jim Taylor est tué à bord de son Spitfire VB AD569. L'escadron revient plus tard au-dessus des plages mené par son commandant vers midi, le temps se détériorant progressivement. Le N° 71 *Squadron* participe aussi au débarquement de Dieppe aux côtés des N° 129 et 340 (*Free French*) *Squadrons*. Des trois, c'est le N° 71 *Squadron* qui est le premier à engager les chasseurs de la Luftwaffe. Il est 5h30 au-dessus de Dieppe quand le premier combat a lieu avec les Fw 190 du I/JG 2 et le *Flying Officer* « Daddy » Strickland (agé de 39 ans !) abat un chasseur allemand. Le *Squadron Leader* C.G Peterson abat un Ju 88 mais deux Spitfire sont perdus par l'escadron, y compris celui de son chef (BM361) touché par le tir d'un des mitrailleurs de Ju 88. Il est récupéré par les secours en mer avec le *Flying Officer* McPharlin. Pour son action, Peterson reçoit le mois suivant le DSO et sera le



[2] Edner est transféré à l'USAAF en septembre 1942 et va commander le 336th FS. Abattu le 8 mars 1944, il est fait prisonnier. Libéré à la fin de la guerre, il reprend du service et il est abattu à Karpenisi (Grèce) à bord d'un avion d'observation grec le 21 janvier 1949. Il semble qu'il ait survécu au crash et ait été capturé et tué par les forces communistes. Son corps mutilé est retrouvé le 18 février.



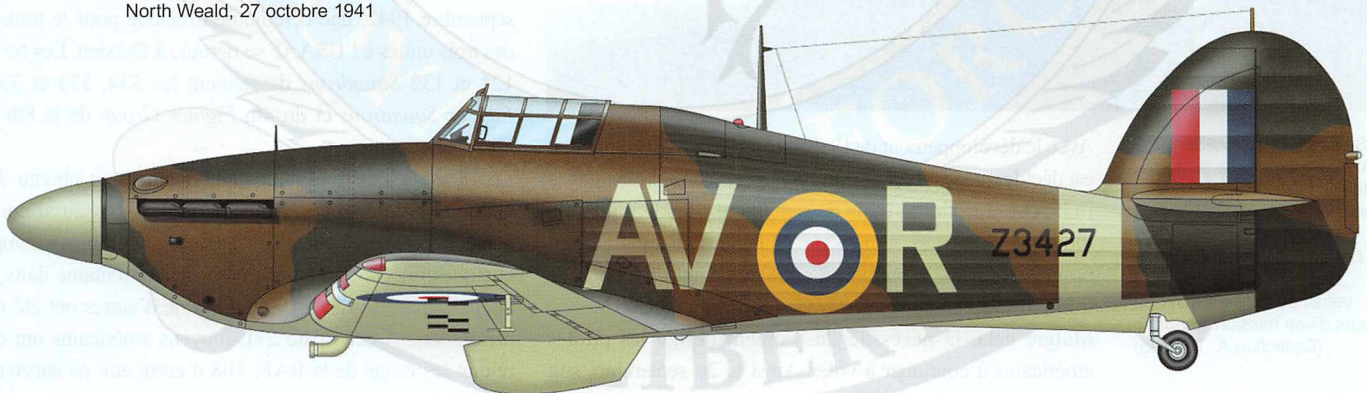
Hawker Hurricane Mk. I (V7608)
N° 71 Squadron
Kirton-in-Lindsey, janvier 1941.



Supermarine Spitfire Mk. IIA (P7308)
N° 71 Squadron
North Weald, août 1941.



Supermarine Spitfire Mk. Vb (AA855)
N° 71 Squadron
Pilot Officer M. W. Fessler
North Weald, 27 octobre 1941



Hawker Hurricane Mk. IIB (Z3427)
N° 121 Squadron
Kirton-in-Lindsey, juillet 1941.



Eagle Squadrons

seul américain des *Eagles* a en être honoré.

Cependant, pour le N° 133 *Squadron* cette journée sera la meilleure de toute son histoire. L'escadron décolle de son terrain avancé de Lympne, sous le commandement provisoire du *Flight Lieutenant* Don Blakeslee DFC. Au cours de sa première mission du jour, le 133 abat un Fw 190 qui est attribué au *Pilot Officer* Baker. Au cours de la deuxième sortie de la matinée, c'est Blakeslee qui est victorieux : il revendique un Do 217, sa troisième victoire personnelle. Quant au *Flight Lieutenant* Bretell, il revendique un Fw 190 tout comme le *Pilot Officer* Don Gentile, le futur as de la 8th AF dont c'est la première victoire. Le reste de la journée sera calme.

L'intégration

Les opérations aériennes continuent après le raid sur Dieppe, qu'elles soient offensives ou défensives. Le 27 août 1942, Gus Daymond détruit un Fw 190, la dernière victoire pour le N° 71 *Squadron*. Dans le même temps, le N° 133 *Squadron* perçoit ses premiers Spitfire IX; c'est l'une des premières unités de la RAF à en être équipée. Ce choix est peut-être dû à son action à Dieppe. Le Spitfire IX va permettre aux pilotes américains d'engager le Fw 190 avec plus de chance de succès. Comme un bonheur n'arrive jamais seul, un nouveau commandant est nommé à la tête de l'escadron en la personne de Red McColpin.

Le N° 121 *Squadron*, quant à lui, ne reste pas inactif et le 5 septembre, les *Pilot Officers* Fetrow et Young et le *Sergeant* Fink décollent sur alerte pour trouver un Ju 88 en maraude qu'ils descendent sans autre forme de procès. C'est la dernière victoire du N° 121 *Squadron*. Sed Edner reçoit la DFC peu de temps après.



Le Spitfire Mk. Vb AA855/XR-C du N° 71 *Squadron* piloté par le *Pilot Officer* M.W. Fessler, abattu et fait prisonnier le 27 octobre 1941.

En fait Fessler a été victime des débris d'un train qu'il venait de faire exploser au cours d'une mission *Rhubarb*. (Collection A. Thomas)

Avec le développement de l'USAAF en Grande-Bretagne, il est décidé que les trois *Eagles Squadrons* seront transférés à l'USAAF à la fin du mois de septembre. Dès le milieu du mois, les premiers signes de changement apparaissent progressivement, le premier d'entre eux étant l'adoption de l'uniforme américain et des grades correspondants.

Malgré cela, la nécessité du moment oblige les pilotes américains à continuer à voler. Ainsi le 26 septembre, soit trois jours avant le transfert définitif, une escorte est demandée aux bombardiers de la 8th AF. L'objectif est multiple et concerne les terrains d'aviation aux alentours de Cherbourg, Maupertus et La Morlaix/Poujean. Le N° 133 *Squadron* doit

servir d'escorte rapprochée aux avions attaquant La Morlaix. L'unité envoie 13 Spitfire IX pour effectuer cette mission. Un appareil fait demi-tour suite à des problèmes de moteur. Le rendez-vous est censé avoir lieu au milieu de la Manche, mais une couche nuageuse à l'altitude désignée contrarie ces plans. De plus, des vents forts sont rencontrés qui n'avaient pas été signalés lors du briefing. Le *Flight Lieutenant* G. Bretell DFC qui commande ce dispositif et qui est l'un des rares Anglais à voler avec les Américains, décide d'accélérer la vitesse en vue de rattraper les B-17 qui doivent se trouver devant. Les pilotes sont fortement gênés par le vent qui souffle en rafale, mais ils arrivent à rejoindre les bombardiers américains alors que ceux-ci sont sur le chemin du retour. Remplissant au mieux leur mission, les chasseurs se collent aux bombardiers, tactique qui les oblige à consommer beaucoup d'essence. Après plus de deux heures de vol, Bretell se rend compte alors que la panne sèche les guette et il prend la décision de faire atterrir dès que possible les 10 Spitfire qui le suivent (le douzième a laissé la formation touché par la *flak*). Il entrevoit le sol à travers d'une trouée dans les nuages et essaie de reconnaître un paysage familier. Il finit par élire un endroit qu'il croit proche de Southampton ou Plymouth et qui est en fait... Brest. À 2 500 pieds, les avions se reforment autour de leur leader. Le *Pilot Officer* Robert Smith se souvient :

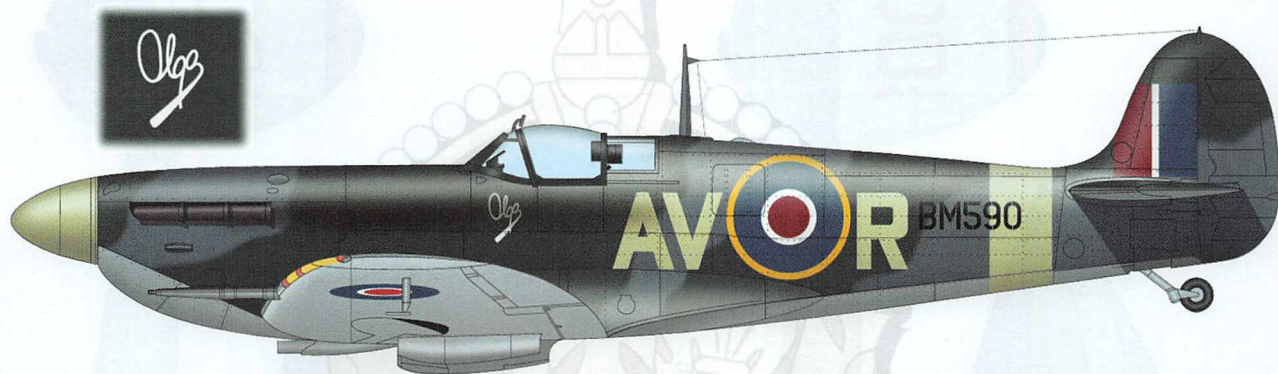
« Aucune unité de chasse qui se respecte ne survolera jamais une ville amie dans une formation négligée qui ne puisse inspirer le respect et un sentiment de sécurité à ses habitants. Ce fut donc : "Resserrez, aile dans aile et nez dans la queue !" . Nous avons survolé Brest en formation serrée à 2 500 pieds d'altitude. Quelle cible pour les artilleurs allemands qui ont dû perdre quelques hommes à se précipiter en se marchant les uns sur les autres à qui tirera le premier ! Et l'un d'entre eux a fini par le faire. »

En quelques instants, 10 Spitfire sont abattus par la *flak* ou les Fw 190 de la JG 2, arrivés entre-temps ou par les deux ensemble. Il semble que le *Flying Officer* M.E. Jackson ait abattu un Fw 190 avant d'être lui-même tué. Au total, quatre pilotes sont tués et six autres fait prisonniers, y compris Gordon Bretell [3]. Seul Bob Smith réussira à s'échapper après avoir été brièvement capturé. Quant au onzième avion, celui du *Pilot Officer* E.D. Beattie, il parvient à rejoindre la Grande-Bretagne et fait un atterrissage forcé en Cornouailles, grièvement blessé.

C'est une fin malheureuse pour les *Eagle Squadrons*. Le 29 septembre 1942, une cérémonie officielle pour le transfert des trois unités à l'USAAF se déroule à Debden. Les N° 71, 121 et 133 *Squadrons* deviennent les 334, 335 et 336th *Fighter Squadrons* et du 4th *Fighter Group* de la 8th *Air Force* américaine.

En 18 mois, ces trois unités américaines ont obtenu 73,5 victoires homologuées. Mais les pertes sont aussi conséquentes. Près de 40 pilotes ont été tués au combat (y compris quelques pilotes non-américains) et une trentaine dans des circonstances diverses. Une quinzaine d'autres ont été faits prisonniers. À cette date 271 citoyens américains ont déjà rejoint les rangs de la RAF; 108 d'entre eux ne survivront pas au conflit.

[3] Il sera exécuté par la Gestapo en mars 1944 lors de la fameuse Grande évasion.



Supermarine Spitfire Mk. Vb (BM590)
N° 121 Squadron
Southend, juillet 1942.



Supermarine Spitfire Mk. Vb (BM263)
N° 133 Squadron
Squadron Leader Eric Thomas
Kirton-in-Lindsey, début 1942.



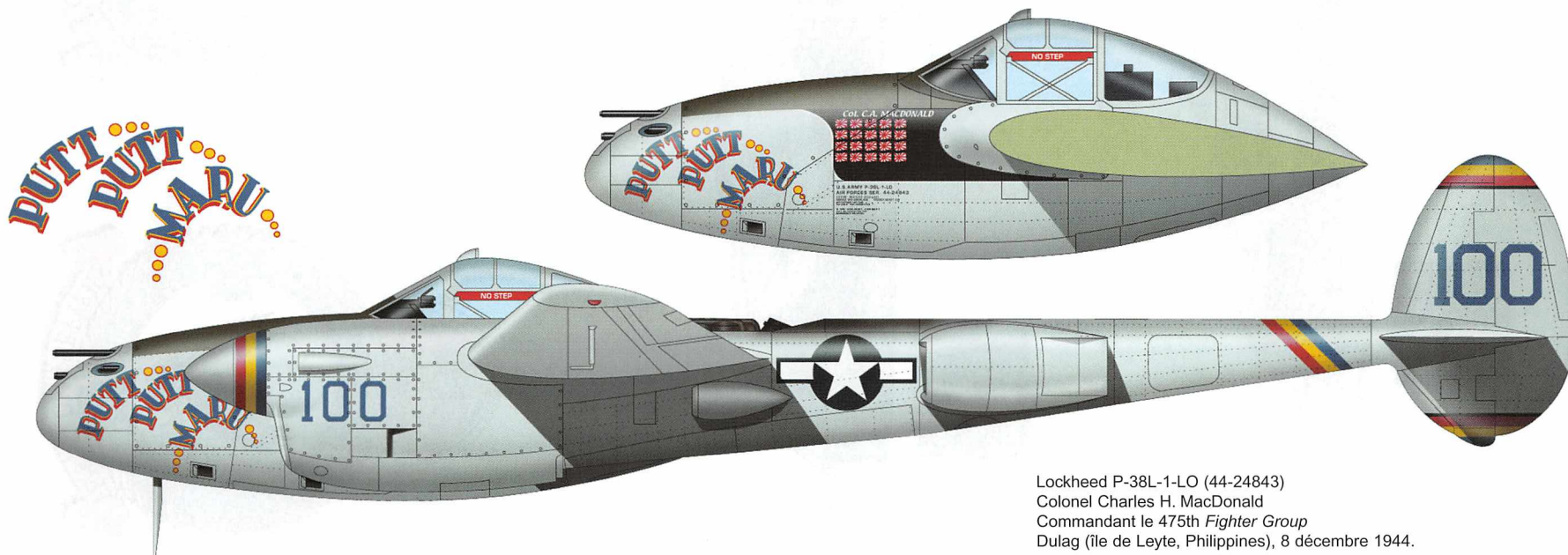
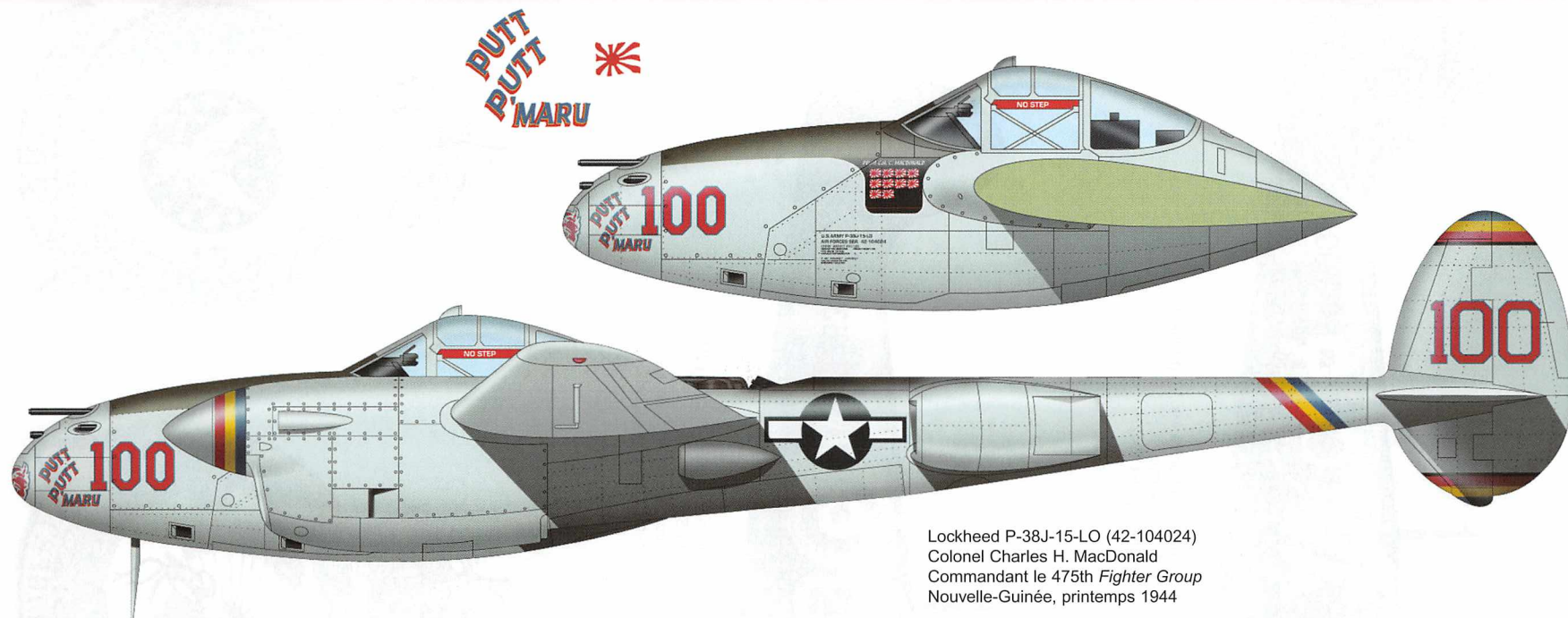
N° 71 Squadron



N° 121 Squadron



N° 133 Squadron



L'ANGE DE SATAN

Charles Henry MacDonald

John Stanaway

La 5th Air Force avait lancé une série de raids de grande envergure sur Rabaul à partir du 12 octobre 1943 et l'ennemi avait décidé de rendre coup pour coup en attaquant des navires dans la baie d'Oro trois jours plus tard. L'objectif des Japonais ne se trouvait qu'à quelques kilomètres de la base de Dobodura où stationnait le 475th Fighter Group, *Satan's Angels* – les anges de Satan. C'était le genre de situation qu'affectionnait le Major Charles Henry MacDonald. Comme il n'avait pas eu le temps de faire préparer un P-38 du 433rd Fighter Squadron, il « emprunta » celui du Lieutenant Calvin Wire (un futur as). Furieux, Wire s'en prit à son chef mécanicien et lui demanda pour quelle raison il avait laissé un autre pilote prendre son P-38. Ce dernier lui répondit simplement qu'il n'était pas assez gradé pour s'opposer aux ordres d'un Major de l'état-major du groupe !

MacDonald fut très étonné de voir un « Val » traverser sa ligne de mire avant même qu'il ait fini de rentrer son train d'atterrissage. La chasse était ouverte ! L'excitation lui fit rater sa première rafale, mais la seconde tirée plein arrière ne laissa aucune chance au bombardier japonais qui alla percuter l'eau. Malheureusement, MacDonald n'avait pas été suivi assez longtemps par le Captain William Ivey pour que sa victoire soit confirmée. Il s'en prit à un autre « Val » qu'il fit exploser et s'apprêtait à faire subir le même sort à un troisième quand il fut attaqué par un « Zéro ». Le pilote ennemi visa juste et mit le moteur gauche du P-38 hors d'usage. MacDonald parvint à échapper à son poursuivant et revint à Dobodura clopin-clopant. Il s'écrasa sur la piste et accueillit avec un immense éclat de rire les hommes qui s'étaient précipités pour lui venir en aide.

Grâce à des témoins qui ont vu depuis la côte les combats, MacDonald reçut l'homologation pour ses deux « Val ». Les deux premières victoires d'une longue liste, car il terminera la guerre à la troisième place du palmarès de l'USAAF dans le Pacifique avec un total de 27 succès.

J'ai eu la chance et le privilège de le rencontrer quand il était à la retraite. Il avait une réputation de meneur d'hommes solide et efficace; j'ai trouvé en lui un côté chaleureux et humain. Il aimait discuter de philosophie et il s'intéressait de près à tous les événements qui se déroulaient dans le monde.

Sa passion pour la philosophie remontait à l'université qu'il avait fréquenté en Louisiane dans les années trente. Après avoir achevé brillamment ses études, il s'enrôla immédiatement comme cadet dans l'aviation et obtint ses ailes en mai 1939. Au moment de l'attaque sur Pearl Harbor, il était



pilote au 19th Pursuit Squadron à Wheeler Field et il fut donc témoin direct de cet événement historique. Comme la plupart des jeunes Américains, il ne rêvait que d'en découdre. Cependant, il devait rester un moment sur la touche jusqu'à ce qu'il soit promu Major et prenne le commandement du 340th Fighter Squadron (348th Fighter Group) équipé en P-47 et basé sur la côte Est des États-Unis. Il savait que son unité ne tarderait pas à être engagée.

Ce fut à cette époque qu'il développa son style personnel de commandement, à la fois strict et juste, délicat équilibre entre discipline et tolérance de manière à tirer le meilleur de ses hommes sans refroidir leurs ardeurs au combat. Le 15 mai 1943, le 348th FG partit pour le front et un mois plus tard, il débarqua à Brisbane en Australie pour être engagé en Nouvelle-Guinée au sein de la 5th Air Force.

MacDonald eut peu d'occasions d'affronter l'ennemi jusqu'à ce qu'il soit affecté à l'état-major du 475th Fighter Group, le 1^{er} octobre 1943. Ce groupe était arrivé au front à

Le P-38H-1 « 193 » du Lieutenant Calvin Wire, posé sur le ventre par Charles MacDonald au retour de sa sortie du 15 octobre 1943. (Photos collection de l'auteur)



Les as de l'aviation

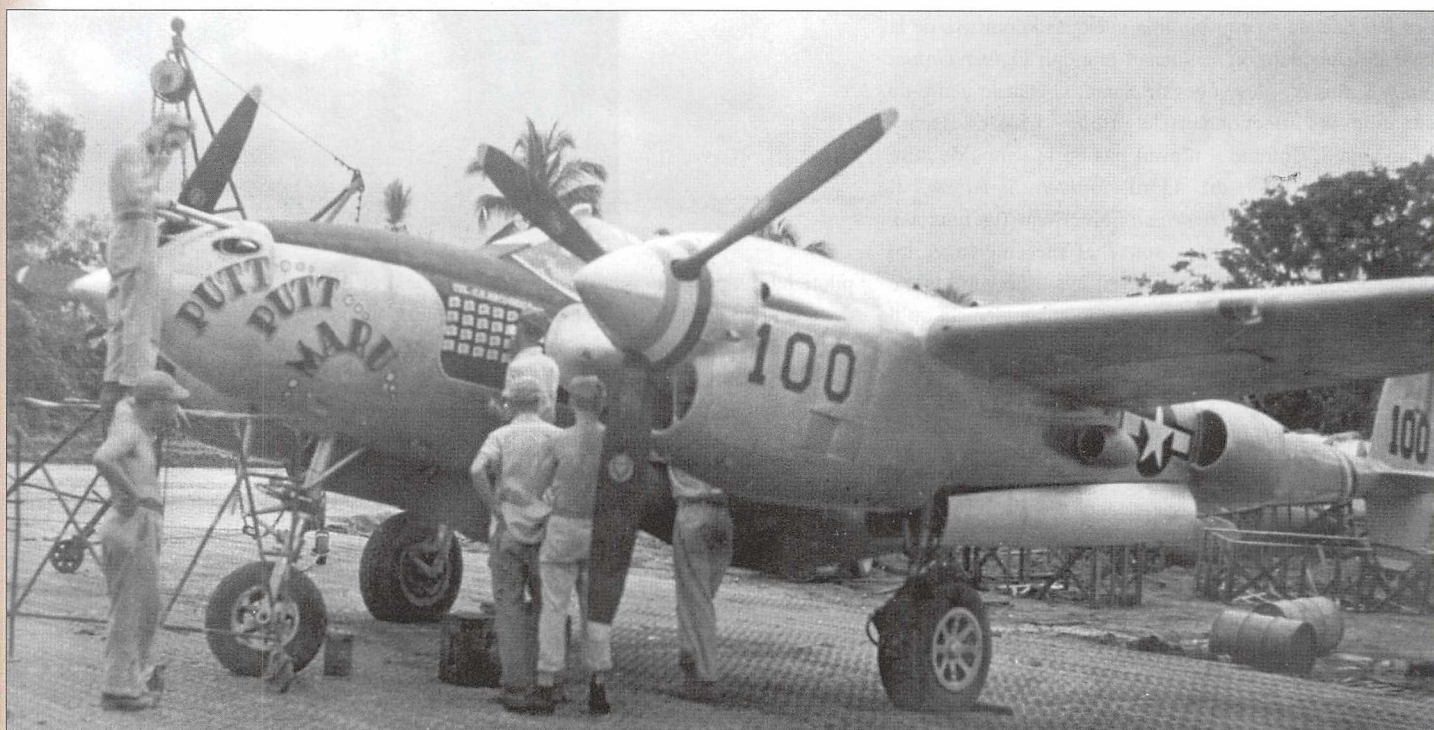
peu près au même moment, mais il était le seul de la 5th AF à être entièrement équipé en P-38. Cet appareil, alors nouveau sur ce théâtre, avait connu des débuts fracassants malgré sa taille et son poids nettement supérieurs à ceux des agiles petits chasseurs japonais.

MacDonald aima tout de suite le P-38. Le handicap majeur du P-47 était sa faible autonomie sur un théâtre d'opérations qui s'étendait sur des milliers de kilomètres d'océan. L'armement du P-47 était puissant, mais celui du P-38, avec quatre mitrailleuses lourdes et un canon concentrés dans le nez, était franchement impressionnant. MacDonald apprécia aussi la vitesse ascensionnelle du P-38 à basse altitude, où se déroulaient la plupart des combats aériens dans le Pacifique. Il ne devait pas attendre longtemps pour remporter ses premières victoires avec cet appareil, comme on l'a vu en préambule.

Dix jours après cette sortie, MacDonald avait ajouté deux

victoires supplémentaires à son palmarès, mais c'est le 9 novembre qu'il allait devenir un « as » à part entière.

Au cours d'une opération au-dessus d'Alexishafen, une autre base majeure japonaise le long de la côte nord de la Nouvelle-Guinée, il aperçut un certain nombre d'avions non identifiés après que les B-25 eurent quitté la zone. En s'approchant, il reconnut la silhouette de « Zéro » (il s'agissait en fait de Ki.43 « Oscar »). Il attaqua sans succès l'un des chasseurs japonais et appela son ailier, le *Lieutenant John Randal*, pour qu'il s'en occupe; ce dernier se fit un plaisir de l'abattre. MacDonald s'aligna derrière un autre et tira une longue rafale jusqu'à ce que l'appareil ennemi tombe en flammes. Un autre chasseur fut repéré à la verticale d'Alexishafen et MacDonald lui donna la chasse : *« Je m'approchai le plus possible et tirai une longue rafale. Il commença à perdre des morceaux, prit feu et s'écrasa sur la piste. À peu près au même moment, je vis un P-38 en feu, les*



Le P-38L-1 de MacDonald décoré de 20 victoires. Il s'agit vraisemblablement du 44-24843 et la photo a été prise début décembre 1944 à Dulag, sur l'île de Leyte (Philippines).

MacDonald avait baptisé tous ses avions « Putt... Putt... Maru » par référence aux cargos japonais (le nom de tous les cargos japonais se finissent par « Maru »), dont les puissantes chaudières au bruit si caractéristique semblaient devoir toujours les faire rentrer à bon port.

poutres désarticulées, s'écraser sur la plage. » Il s'agit certainement de l'appareil du *Captain Daniel Roberts*, commandant le 433rd FS et as aux 14 victoires, entré en collision avec son ailier.

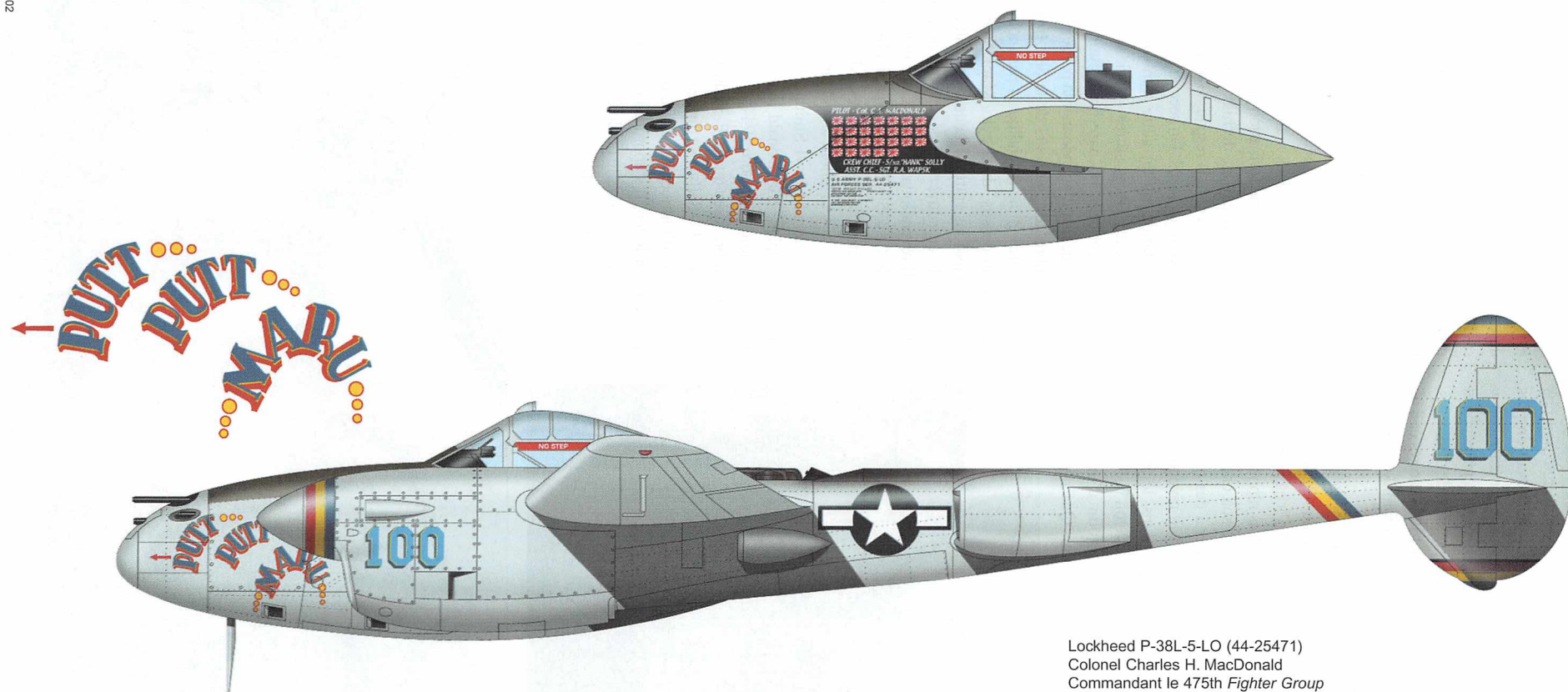
Peu après, Charles MacDonald fut promu au rang de lieutenant-colonel et assumait le commandement du groupe à la fin du mois. Estimant qu'un chef devait donner l'exemple, il participa à de nombreuses missions. Il mit en pratique avec succès ses principes sur le travail d'équipe. Son score augmenta de cinq unités entre début décembre 1943 et avril 1944, fin de la campagne d'Hollandia. Le 15 mai 1944, Charles MacDonald fut nommé colonel.

Après la chute d'Hollandia, les Japonais ne furent plus capables d'entreprendre que de maigres actions désespérées pour tenter d'arrêter l'avance des forces alliées en direction des Philippines. Le 8 juin, un convoi de cargos japonais escorté par des destroyers fut attaqué par des B-25 couverts par le 432nd FS et des éléments du 433rd. MacDonald, qui avait pris la tête du 432nd au décollage de Wakde, attaqua les chasseurs japonais qui protégeaient le convoi.

Un « Zeke » fit face, puis se ravisant, dégacha brutalement, mais trop tardivement. Avec une correction de 30°, MacDonald incendia le moteur du chasseur ennemi. Le *Captain Zach Dean*, qui volait derrière son chef, vit le « Zéro » percuter la mer.

Début juillet, MacDonald vit arriver à Biak un civil, plutôt grand. Son premier réflexe fut de vouloir chasser l'intrus, mais tout à coup, il reconnut ce visage familier; ce civil n'était autre que le célèbre Charles Lindbergh. Les deux hommes devinrent rapidement amis, passant des heures à discuter de leur passion : l'aviation. À cette période de la guerre du Pacifique, il était urgent d'accroître l'autonomie des chasseurs pour couvrir des objectifs distants tels Bornéo et les Philippines. Lindbergh connaissait quelques « trucs » pour permettre aux pilotes d'atteindre pratiquement tous les points névralgiques. Ceux du 475th FG allaient bénéficier de ses connaissances.

Aussi turbulente était son unité, elle respectait en toutes circonstances une stricte discipline. MacDonald veilla toujours à obtenir l'accord de ses supérieurs avant d'autoriser



Lockheed P-38L-5-LO (44-25471)
Colonel Charles H. MacDonald
Commandant le 475th *Fighter Group*
Dulag (île de Leyte, Philippines), janvier 1945.

La couleur de l'inscription « Putt... Putt... Maru... » et des codes tactiques des appareils pilotés par MacDonald a donné lieu à différentes interprétations. Celles portées sur les planches couleur ont été confirmées par l'auteur après interrogation de Charles MacDonald lui-même, qui a précisé que « certains de ses avions avaient été repeints à une ou plusieurs reprises ».

Les as de l'aviation

Lindbergh à participer à ce qui pourrait être considéré comme une mission de guerre. Cependant, lorsque l'état-major de la 5th Air Force apprit que non seulement Lindbergh avait pris part à des sorties opérationnelles, mais qu'il avait en plus revendiqué un Ki.51 « Sonia » le 28 juillet, le général Kenney sortit de ses gonds. MacDonald fut vertement réprimandé et comme punition, il dut accepter une permission de deux mois. Le 1^{er} août, il avait remporté ses 12^{ème} et 13^{ème} victoires et il ne fut pas fâché, finalement, de retrouver sa famille et son fils qu'il n'avait pas revu depuis sa naissance.

MacDonald revint en Nouvelle-Guinée à la mi-octobre 1944 pour reprendre le commandement du 475th FG. Il se passa alors un incident, dont MacDonald n'a pas gardé trace dans sa mémoire, mais qui fut maintes fois rapporté par des anciens du groupe. Pendant l'absence de son chef, Thomas McGuire en avait profité pour participer à des missions au sein d'un autre groupe, avec lequel il avait revendiqué trois victoires. Il fut aussitôt convoqué dans le bureau de MacDonald qui lui passa un fameux « savon ». Les anciens disent qu'il était le seul « patron » à jouir d'une autorité suffisante pour « dompter » le jeune as. Que cette histoire

soit vraie ou non importe peu, MacDonald était de retour – le 475th et les Japonais n'allaient pas tarder à s'en rendre compte...

En novembre 1944, le 475th arriva aux Philippines, sur l'île de Leyte. Son chef renouvela avec le succès, en remportant sa 14^{ème} victoire contre un « Oscar » au-dessus de la baie d'Ormoc le 10 novembre. Le 432nd FS, qu'il conduisait, revendiqua 11 autres victoires et un étonnamment discret McGuire remporta son 13^{ème} succès avec le 431st FS.

Le mois de novembre fut marqué par les efforts désespérés de l'aviation japonaise pour redresser la situation au-dessus de Leyte. Le 11 de ce mois, MacDonald réalisa un doublé aux dépens de J2M « Jack » au-dessus de la baie d'Ormoc. Il volait à la tête d'une formation de quatre P-38 quand trois « Jack » s'en prirent au dernier appareil du groupe. Il manœuvra pour venir à la rescousse du P-38 et descendit un premier chasseur japonais. Un second ne tarda pas à subir le même sort, tandis qu'un autre tombait victime du 1/Lt George R. Beatty. Trois autres « Jack » arrivèrent sur les lieux, mais comme son pare-brise était maculé d'huile, MacDonald décida d'abandonner la partie.

Le 7 décembre, les chasseurs de la 5th Air Force battirent tous les records en ne revendiquant pas moins de 50 avions ennemis au-dessus de Leyte. MacDonald participa à plusieurs missions entre 11 heures du matin et 4 heures de l'après-midi, en couverture des navires américains en baie d'Ormoc. Il revendiqua un « Jack » le matin et deux autres l'après-midi. Le 475th FG se mit particulièrement en valeur avec 30 victoires revendiquées. Malheureusement, le groupe perdit le seul pilote américain abattu ce jour-là, le Lieutenant-Colonel Meryl Smith, officier des opérations, qui avait remplacé MacDonald le temps de sa permission forcée entre août et octobre 1944.

Le 13 décembre, avec quatre P-38 du 431st FS, MacDonald aperçut un Ki.21 « Sally » se dirigeant sur les navires américains en baie d'Ormoc. Par radio, il demanda à la DCA de ne pas ouvrir le feu. Il s'approcha du bombardier, neutralisa le mitrailleur d'une courte rafale et toucha le moteur droit de l'appareil qui glissa en flammes vers la mer.

Début janvier 1945, après les débarquements à Luçon, le groupe, toujours basé à Leyte, eut moins d'opportunités

Biak, juillet 1944.

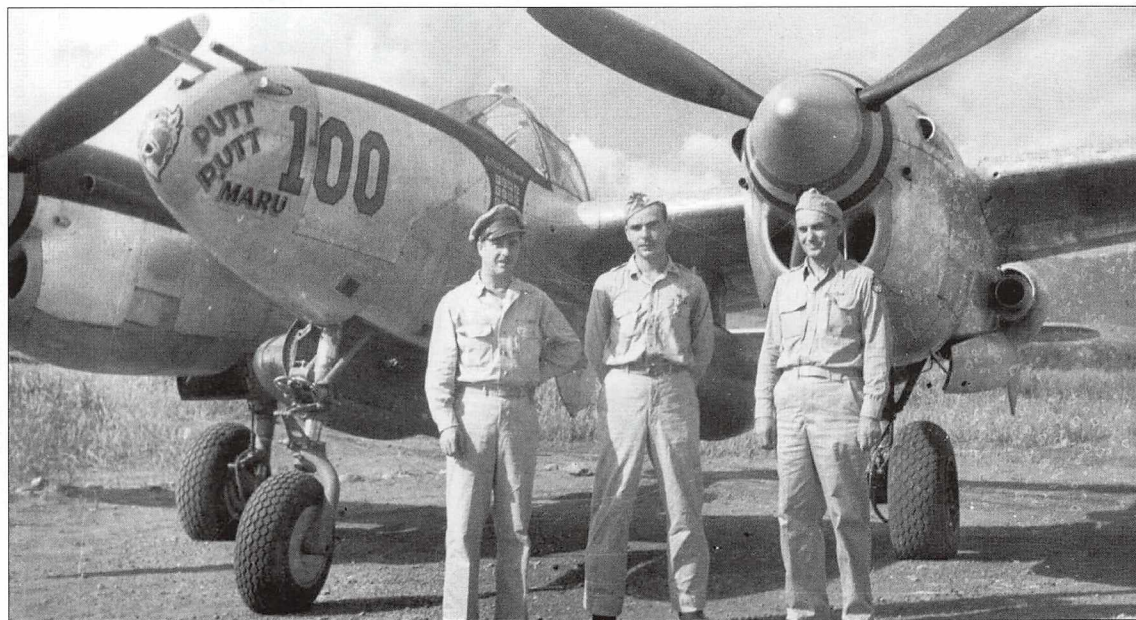
De gauche à droite, Thomas B. McGuire, Charles A. Lindbergh, Meryl M. Smith et Charles H. MacDonald.



De gauche à droite, le général Wurtsmith, Charles MacDonald et le général Frank Smith, devant le P-38J du commandant du 475th FG (vraisemblablement le 42-104024).

On note l'insigne du 433rd FS, une tête de diable, sur le nez de l'appareil. Ce Squadron s'était surnommé « Satan's Angels », les anges de Satan.

Le palmarès affiché fait état de dix victoires, ce qui situe la photo entre fin janvier et mars 1944.

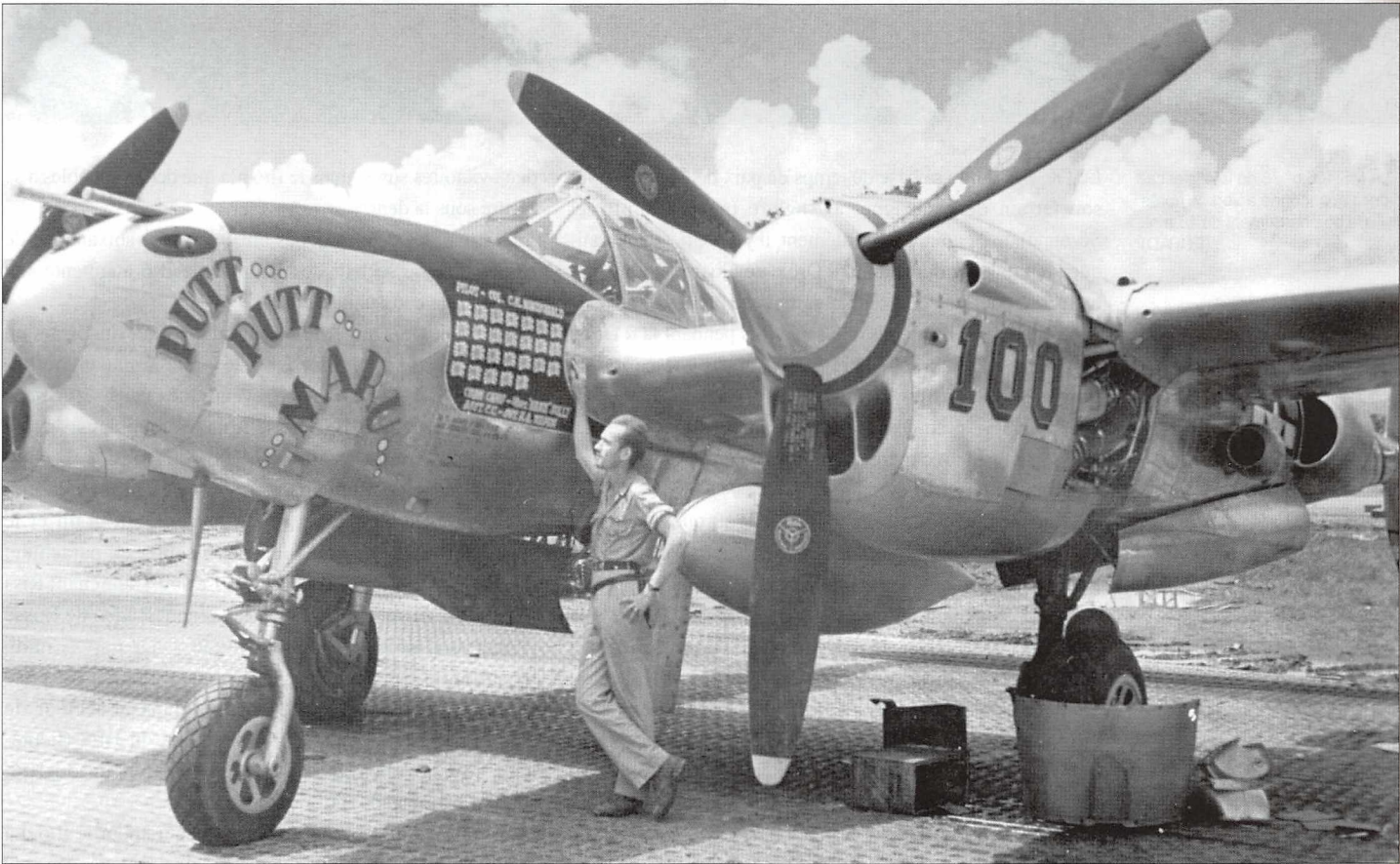


d'améliorer son palmarès. Le 475th remporta ses dernières victoires au large de l'Indochine.

Le colonel Charles MacDonald remporta sa dernière victoire lors d'une escorte de B-25 au-dessus de Hong Kong le 13 février 1945; une victoire facile contre un Ki.57 « Topsy » de transport.

Le 15 juillet 1945, après avoir cédé son commandement au Colonel John Loisel, Charles MacDonald rentre à la maison. Pour lui, la guerre est finie. Son compteur indique alors 2 216 heures de vol.

Il restera dans l'USAF et occupera plusieurs postes de commandant d'unité, dont celui du 23rd *Fighter Interceptor Wing* en 1951, dont la filiation remonte aux célèbres Tigres Volants de Chennault. Il prendra sa retraite en 1961 et passera une partie de son temps libre en croisières autour du monde à bord de son voilier avant de jeter l'ancre quelques années au Costa Rica. Il coule des jours tranquilles avec ses animaux de compagnie dans une petite ville de Floride.



Le palmarès de Charles H. MacDonald

1	15.10.43	Val	P-38H-1	Baie d'Ormoc	15	11.11.44	Jack	P-38L-1	Baie d'Ormoc
2		Val			16		Jack		
3	23.10.43	Oscar	P-38H-5	Rabaul	17	28.11.44	Zeke	P-38L-1	Baie d'Ormoc
4	25.10.43	Zeke	P-38H-5	Vunakanau	18	07.12.44	Jack	P-38L-1	Baie d'Ormoc
5	09.11.43	Zeke	P-38H-5	Alexishafen	19		Jack		
6		Zeke			20		Jack		
7	21.12.43	Val	P-38J-5	Arawe	21	13.12.44	Sally	P-38L-1	SW Negros
8		Val			22	25.12.44	Jack	P-38L-1	Mabalacat
9	10.01.44	Tony	P-38J-5	Wewak	23		Jack		
10	18.01.44	Hamp	P-38J-5	Wewak	24		Zeke 52		
11	08.06.44	Zeke	P-38J-15	Manokwari	25	01.01.45	Dinah	P-38L-1	Clark Field
12	01.08.44	Rufe	P-38J-15	Koror	26		Tojo		
13		Val			27	13.02.45	Topsy	P-38L-5	Indochine
14	10.11.44	Oscar	P-38L-1	Baie d'Ormoc					

En haut et ci-dessus : le P-38L-5 (44-25471) de Charles MacDonald arborant 26 victoires, à Dulag (Leyte) en janvier 1945.

Le GC II/6 (1939-40)



Le MS.406 n° 78 de la 4^{ème} escadrille abandonné à Vertain après le bombardement du 16 mai.
(ECPAD)

Le GC II/6 quitte sa base de temps de paix de Chartres pour son terrain de campagne, à Anglure (entre Romilly et Sézanne), le 27 août. Non seulement, il y reste pendant pratiquement toute la durée de la « Drôle de Guerre », mais il y reviendra pour un court séjour au mois de juin 1940.

Le groupe ne s'illustre qu'une seule fois pendant la « Drôle de Guerre », le 22 novembre 1939, lorsqu'une patrouille simple s'associe à trois Morane du GC I/3 pour abattre un Bf 109 du I./JG 76 au-dessus de Remering-lès-Puttlange. Ce Messerschmitt, récupéré et remis en état, sera testé au CEAM d'Orléans-Bricy.

C'est évidemment à partir du 10 mai 1940 que, comme la plupart des groupes de chasse, le II/6 va entrer dans le grand bain. Après quelques alertes infructueuses, le groupe est averti par le Groupement de chasse n° 23 qu'il est affecté à la couverture de la « manœuvre Dyle » et qu'en conséquence, il doit faire mouvement sur Maubeuge-Elesmes. À 18 heures, 15 Morane s'y posent sous les ordres du capitaine Gambert.

Les missions dévolues au II/6 sont de trois ordres :

- 1^{ère} urgence : couverture a priori des fins de mouvements et des zones de cantonnement successifs [des troupes au sol];
- 2^{ème} urgence : concentration au retour sur les expéditions de bombardement ennemi;
- 3^{ème} urgence : protection de l'aviation d'observation de la 1^{ère} armée.

Le 11 mai arrive le reste du groupe (10 Morane), puis en fin d'après-midi un renfort de 14 Morane de l'état-major et de la 6^{ème} escadrille du GC III/3 mis à la disposition du II/6.

Dans la matinée, le sergent-chef Tourret et le sous-lieutenant Budan de Russé abattent un Do 17, mais touché en retour, Tourret capote à l'atterrissage.

À 18 heures, 18 Morane des deux groupes décollent pour escorter 12 LeO 451 du Groupement n° 6 entre Tongres et Warne. Ils tombent sur une douzaine de Bf 109 qu'ils engagent dans une mêlée furieuse. Trois Morane sont abattus (deux du III/3 et un du II/6), dont celui de l'adjudant Leclercq qui ne sera jamais retrouvé. Le III/3 revendique

deux victoires sûres, mais le II/6 n'a que deux probables à se mettre sous la dent.

Le 12 mai, les deux groupes effectuent une soixantaine de sorties dans le secteur de Namur et le II/6 augmente son palmarès de deux unités.

Le 13 mai, trois appareils du groupe et six du III/3 s'en prennent vers 5h30 à un Hs 126 protégé par une quinzaine de Bf 109. Deux sont revendiqués par le II/6, sans perte, alors que le III/3 laisse trois Morane dans l'aventure sans contre-partie. En fin de matinée, deux patrouilles revendiquent trois victoires probables aux dépens de He 111, mais l'escorte veille au grain et le sous-lieutenant Francis Gilbert doit sauter en parachute; il est fait prisonnier à sa descente. Le sous-lieutenant Riss se pose sur le ventre et le sous-lieutenant Budan de Russé connaît une fin de mission identique. Dans l'après-midi, la patrouille commandée par le lieutenant Verdier est prise à partir par la *flak* vers 14 heures dans le secteur de Namur; deux appareils sont abattus, un du III/3 (lieutenant de Chezelles, parachuté indemne) et un du II/6, sergent Dambrinne, fait prisonnier.

Le 14 mai est une journée encore plus dure pour le II/6. La patrouille d'alerte, réduite à deux Morane, est attaquée vers 11 heures par cinq Bf 109. Le capitaine Albert Gilbert est descendu et percute le sol à une vingtaine de kilomètres au sud-est de Mons. Le sergent-chef Boyer s'écrase au retour sur le terrain d'Elesmes. Le capitaine Gilbert est remplacé par le lieutenant Vié à la tête de l'escadrille. Mais la journée n'est pas terminée. Vers 19 heures se déroule un nouveau combat entre deux Morane et quatre Bf 110 qui protègent des bombardiers. Le sous-lieutenant Anders parvient à se dégager et à rentrer à sa base, mais l'adjudant Léniaud n'aura pas cette chance. Son avion en feu, il se jette en parachute; malheureusement le réservoir d'essence explose à ce moment précis et couvre la toile de liquide enflammé. Léniaud s'écrase au sol à St Ghislain, près de Mons.

Le 15 mai, vers 11 heures, les III/3 et II/6 évacuent

Maubeuge dont les avant-gardes allemandes se rapprochent dangereusement. Vingt-huit Morane décollent pour Vertain, près du Quesnoy, mais seulement vingt-cinq s'y posent. En effet, au cours du déplacement, quelques appareils attaquent des formations de Do 17. Le commandant Fontanet obtient une victoire probable, mais son Morane est sérieusement secoué et il doit l'abandonner sur la piste de Reims. L'adjudant-chef Deniau, touché au moteur, doit faire demi-tour et revenir à Elesmes. Enfin, le sergent de Brémond d'Ars est atteint par le tir des mitrailleurs et doit sauter en parachute. Ces deux derniers pilotes ont néanmoins réussi à venir à bout d'un Dornier 17, un autre étant compté comme probable au commandant de groupe.

Le 16 mai, le II/6 exécute trois reconnaissances en vol rasant dans le secteur de Montcornet. Deux se terminent mal. Le sous-lieutenant Verdier est blessé par éclat d'obus de *flak* et se pose comme il peut sur un terrain de secours. Le capitaine Baché est abattu par la *flak* et lui-même est blessé à la mâchoire lors de l'atterrissage forcé. En fin de matinée, l'adjudant-chef Gaudon s'offre un Hs 126 près de Chimay. Mais le pire reste à venir. À 12h15, trois pelotons de six Dornier 17 se relaient pendant vingt minutes au-dessus de Vertain. Par miracle, on ne déplore qu'un seul tué, mais 14 Morane du GC II/6 sont en flammes ou fortement endommagés. Il n'en reste plus que quatre en état de vol au groupe, auxquels s'ajoute un cinquième – le seul intact de la 6^{ème} escadrille du GC III/3.

Sans ordre, sans possibilité de mener des missions, avec l'ennemi qui se trouve à moins de 15 kilomètres, le commandant Fontanet décide de sa propre autorité de replier le groupe sur Beauvais à 10h30 le 17 mai. Comme il s'avère impossible de reconstituer le groupe sur Morane, il est décidé de le transformer sur Bloch 152. Le 20 mai, les pilotes arrivent à Châteauroux où ils subissent une instruction théorique pendant deux jours avant d'effectuer leurs premiers vols le 23 mai.

L'entraînement s'étire sur seize jours, un délai que le commandant Fontanet trouve exagérément long. Mais l'instruction est perturbée par les fréquentes alertes qui paralysent l'usine de la SNCASO, dont les ouvriers ne travaillent que 40 heures par semaine et pas le week-end ! En outre, les Bloch sortent sans armes et les canons doivent être montés par les armuriers du groupe, qui éprouvent les pires difficultés à les régler en raison d'une pénurie de munitions. De plus, les capots nécessitent un réglage délicat compliqué par de nombreuses modifications.

Le 5 juin, ce sont pourtant 8 Bloch 152 du II/6 qui décollent sur alerte, en compagnie de M. Desmazières (SNCAO) et des lieutenant Henneberg (patrouille DAT polonaise) et sous-lieutenant Wingert (CRAS). Cet épisode est très embrouillé, car selon certaines sources [1], M. Desmazières n'aurait pas piloté le prototype du CAO 200 comme il l'a été toujours écrit (y compris dans *Aéro-Journal*). D'autre part, selon les archives polonaises [2], le sergent Josef Larczycki aurait participé à ce combat, sans que l'on sache à quelle unité il était alors rattaché. Quoi qu'il en soit,



le II/6 revendique quatre victoires, dont deux en participation.

Le 6 juin, le II/6 est rendu au Groupement n° 23 et fait mouvement sur Anglure, moins trois patrouilles simples (six avions) laissées momentanément à Châteauroux-La Martinerie sous les ordres du capitaine Baché. Dans la soirée, 9 Bloch escortent des bombardiers en compagnie des GC I/3 et I/8 dans la région de Chaulnes. Les chasseurs français se heurtent à des Bf 109 escortant des bombardiers et le sergent Geillon est abattu près de Montmirail; le pilote doit être évacué sur l'hôpital de Sézanne. Toutefois, les Français font mieux que se défendre et revendiquent deux Bf 109 et deux Dornier. Au cours de sa première journée au front sur Bloch 152, le II/6 a réalisé 48 sorties.

Ci-dessus :
le MS.406 n° 90 du capitaine Gambert, commandant la 3^{ème} escadrille à Anglure à la fin de l'hiver 39/40.
(Archives Aéro-Journal)

Ci-dessous :
le Bloch 152 n° 678 de la 3^{ème} escadrille à Châteauroux, fin mai 1940.
(Collection J. Mutin)

En bas :
le Bloch 152 n° 626 du GC II/6 fait partie des appareils transférés au GC II/9 après l'armistice.
(Photo G. Lepage)



[1] Cf *Aéro-Journal* n° 18, page 66.

[2] Cf *Aéro-Journal* n° 19, page 14.

Le GC II /6 (1939-40)

MATÉRIEL	
Morane 406	- 17.05.40
Bloch 152	18.05.40 - 10.08.40
Dewoitine D.520	21.06.40 - 10.08.40
 ÉTAT-MAJOR	
<i>Commandant de groupe</i>	
Cdt Fontanet	- 10.08.40
 <i>Commandant 3^{ème} (ou 1^{ère}) escadrille</i>	
Cne Gambert	- 15.03.40
Cne Baché	16.03.40 - 10.08.40
 <i>Commandant 4^{ème} (ou 2^{ème}) escadrille</i>	
Cne Gilbert	- 14.05.40
Lt Vié	15.05.40 - 08.06.40
Lt Sassard	09.06.40 - 10.08.40
 VICTOIRES	
Drôle de Guerre :	1
Mai-juin 1940 :	16
 PERTES À L'ENNEMI	
Tués ou disparus	3
(Adj Leclercq, 11.05 - Cne Gilbert, Adj Léniaud, 14.05)	
Prisonniers	3
(S/C Dambrine, 13.05, S/Lt Gilbert, 14.05 - S/C Boyer, 23.06)	

TERRAINS

- 27.08.39 Anglure-Vouarces
- 11.04.40 Dunkerque
- 05.05.40 Anglure-Vouarces
- 11.05.40 Maubeuge-Elesmes
- 15.05.40 Vertain-Le Quesnoy
- 17.05.40 Beauvais-Tillé
- 19.05.40 Chartres
- 20.05.40 Châteauroux-Céré
- 06.06.40 Anglure-Vouarces
- 07.06.40 La Chapelle-Lasson (3^{ème} esc.)
- 12.06.40 Pont-sur-Yonne
- 13.06.40 Auxerre
- 14.06.40 Avord
- 25.06.40 Avignon-Pujaut
- 15.08.40 Dissolution

VICTOIRES

- 22.11.39 S/Lt Cuffaut Bf 109 Remering-lès-P.
- Sgt de Brémont d'Ars
- 6 pilotes du GC I/3
- S/Lt Cuffaut Bf 109 Remering-lès-P.
- Sgt de Brémont d'Ars
- 6 pilotes du GC I/3
- 11.05.40 S/C Touret Do 17 Maubeuge
- S/Lt de Russé
- 12.05.40 S/Lt Gilbert He 111 Dinant
- Adj Léniaud Do 17 Namur

A/C Gray		
13.05.40 Lt Vié	Bf 109	Namur
Lt Verdier	Hs 126	Namur
S/C Dambrine		
2 pilotes du III/3		
Adj Léniaud	Bf 109	Namur
Sgt Devin		
15.05.40 A/C Deniau	Do 17	Namur
Sgt de Brémont d'Ars		
16.05.40 A/C Gaudon	Hs 126	Chimay
05.06.40 Lt Cebrzinski	He 111	Châteauroux
Lt Cebrzinski	He 111	Vatan
1 pilote DAT Châteauroux		
S/Lt Riss	He 111	Chapelle d'A.
Adj Couffon		
2 autres pilotes (SNCAO, CRAS)		
S/Lt de Seynes	He 111	Nevers
Sgt Delhoume		
06.06.40 S/Lt de Seynes	Bf 109	Roye
Adj Laguet		
Adj Deniau	Bf 109	Ham
Adj Schreiner	Do 215	Villers (?)
S/Lt Ronin	Do 17	Rosières-en-S.
1 pilote GC I/3		
11.06.40 Lt Fabre	Do 17	Damery
15.06.40 Lt Cebrzinski	Hs 126	Estissac
C/C Szaposznikow		
C/C Brzezowski		
A/C Gray		
Adj Couffon		
Sgt Delhoume		

Le 8 juin, une patrouille quadruple accompagnée par des patrouilles du II/5 et du I/8 effectuent une mission de destruction (patrouille offensive) sur l'axe Soissons-Compiègne. Il s'ensuit une terrible bagarre avec une formation de Bf 109. Les pilotes français rentrent individuellement au terrain sans avoir remporté la moindre victoire. Cependant, deux ont été abattus : le lieutenant Vié, blessé lors de son saut en parachute, et le lieutenant Sassard, qui se pose sur le ventre à Rethondes.

Le 9 juin, une patrouille triple, accompagnée par une autre du III/7 et une double du II/3, est attaquée par surprise par des Bf 109 vers 13h50. L'adjudant Laguët et le sous-lieutenant Riss posent en catastrophe leur appareil fortement endommagé sur le terrain de Reims.

Le 10 juin, le II/6 est rattaché au Sous-groupement n° 43, mais deux jours plus tard, il commence sa retraite qui le

conduit à Avignon-Pujaut le 16 juin. Il remporte sa dernière victoire, un Hs 126, le 15 juin.

Les 23 et 24 juin, il accomplit ses dernières sorties contre des blindés allemands près de Romans. Le sergent-chef Boyer est descendu par la *flak* et est fait prisonnier le 23.

Arrivé à Pujaut avec 29 pilotes et 22 Bloch 152, le II/6 reçoit aussitôt l'ordre d'envoyer les sept pilotes sans avion récupérer des D.520 neufs à Toulouse pour les convoier en Algérie. En fait, 16 D.520 sont transférés de Toulouse à Pujaut avant l'entrée en vigueur de l'armistice.

Le GC II/6 est dissous en date du 10 août 1940, les 14 Bloch 152 encore en ligne et leurs pilotes étant versés aux groupes maintenus sur ce type d'appareil en métropole et les D.520 étant envoyés au dépôt de stockage de Châteauroux.



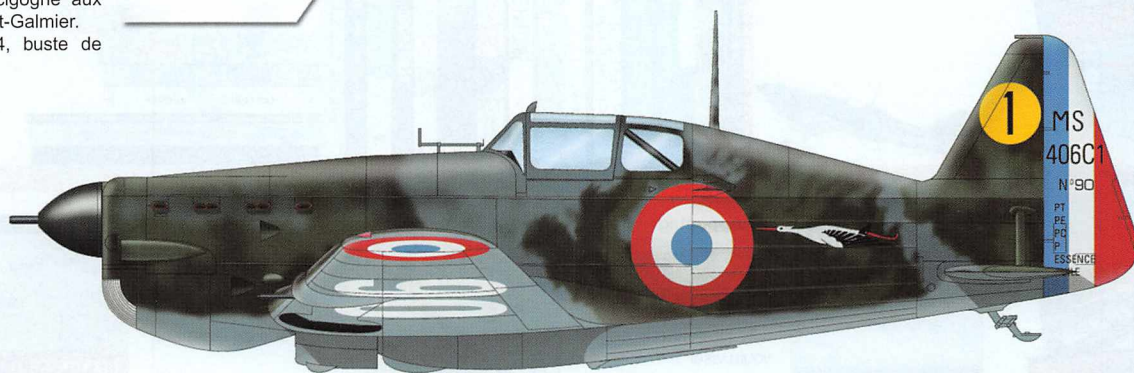
Le GC II/6 récupère 16 D.520 neufs qu'il met à l'abri à Avignon-Pujaut juste avant l'armistice. On voit ici le n° 397.
(Collection J. Mutin)



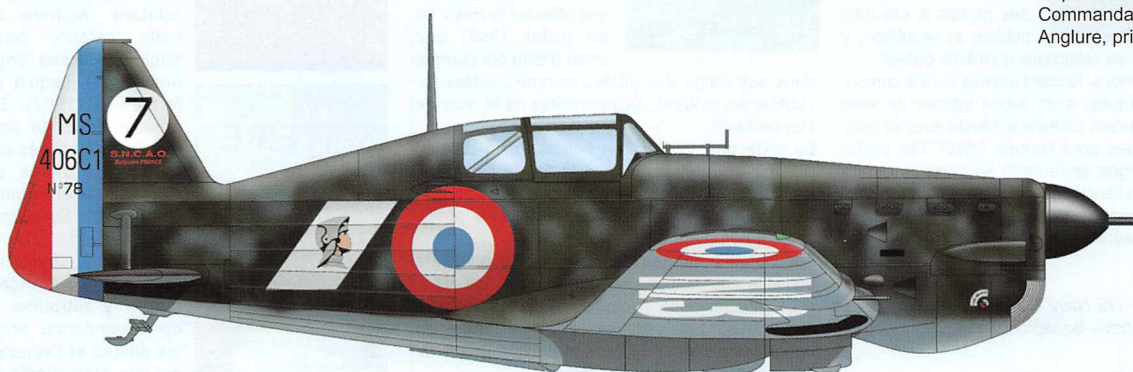
La chasse française

3^{ème} escadrille : SPA 26, cigogne aux ailes allongées dite de Saint-Galmier.

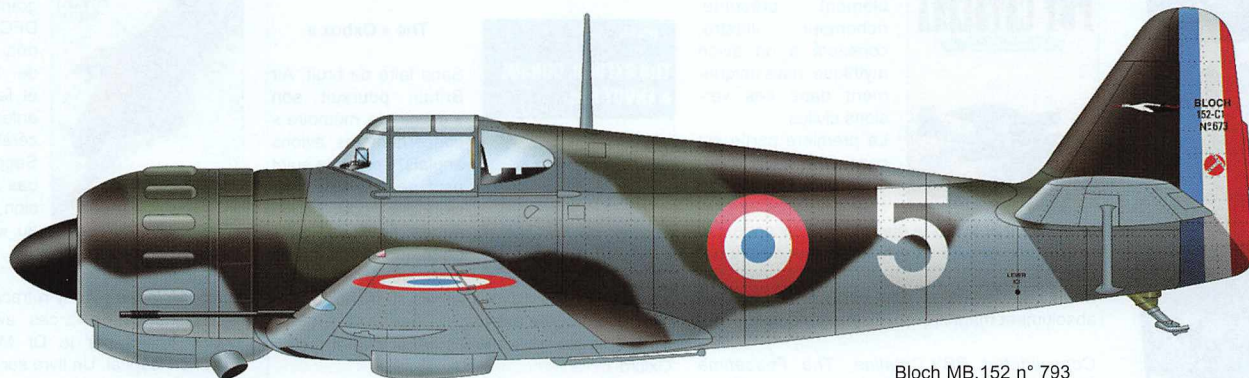
4^{ème} escadrille : SPA 124, buste de Jeanne d'Arc de Frémiet.



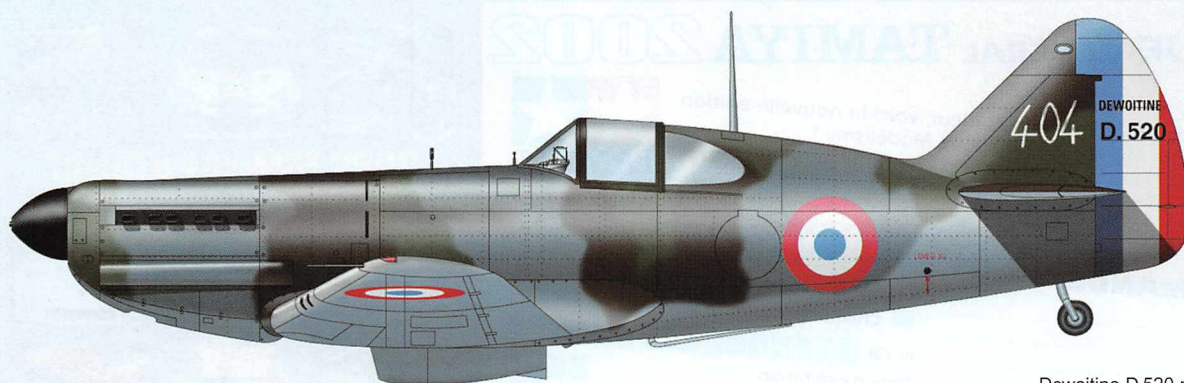
Morane-Saulnier MS.406 n° 90 (N-406)
Capitaine Gambert
Commandant la 3^{ème} escadrille du GC II/6
Anglure, printemps 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 78 (N-393)
GC II/6 4^{ème} escadrille
Abandonné endommagé à Vertain le 17 mai 1940.



Bloch MB.152 n° 793
GC II/6 3^{ème} escadrille
Châteauroux-Céré, fin mai 1940.

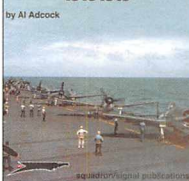


Dewoitine D.520 n° 404
GC II/6
Avignon-Pujaut, 25 juin 1940.

Aéro Bibliothèque

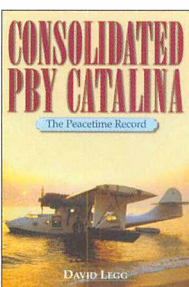


Flight Deck



Voilà le type-même d'ouvrage difficile à cerner. Quel public l'auteur et l'éditeur ont-ils voulu viser ? Il s'agit d'un album, de taille limitée (64 pages), dont une bonne partie des photos a été déjà publiée et republiée, y compris dans les collections du même éditeur.

Dans les légendes, l'accent est mis sur les camouflages et marques, mais aucun tableau ne vient éclaircir la situation. Le texte est limité au strict minimum (60 lignes pour l'année 1945). Les profils couleur (8 pages seulement) se partagent entre des profils « à l'ancienne » apparemment recyclés et des infographies nouvelles.



Un ouvrage sans grand intérêt, à réserver aux débutants.

Flight Deck – US Navy Carrier Operations 1940-1945 – A. Adcock – Squadron/Signal Publications.

Appontage raté

Un ouvrage sans grand intérêt, à réserver aux débutants.

White Cat

Un très joli livre, agréablement présenté, richement illustré, consacré à un avion mythique, mais uniquement dans ses versions civiles.

La première partie est consacrée à un historique du « Cat » et de ses différents utilisateurs avant et après la guerre, et la seconde à la localisation des 86 survivants, le tout classé par pays.

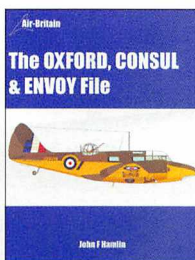
Consolidated PBY Catalina, The Peacetime Record – D. Legg – Airline, Shrewsbury (GB) – Prix (au RU) : £ 40,00 (www.airlinebooks.com).



dans ses rangs des pilotes comme Juutilainen, Luukkanen et Wind, récipiendaires de la croix de Mannerheim.

Le texte principal est en finnois, mais un bon résumé en anglais figure à la fin de l'ouvrage. L'ouvrage est abondamment illustré et la plupart des légendes sont bilingues. Quelques profils couleur complètent l'iconographie. Les auteurs donnent la liste la plus complète possible des victoires remportées par le LeR 3, avec indication de l'unité soviétique à laquelle appartenaient les victimes. Une liste des pertes opérationnelles est également publiée (mais, là, les commentaires sont en finnois).

LeR 3 (collection Suomen Ilmavoimien Historia n° 18) – K. Keskinen & K. Stenman – Édité par K. Stenman (www.kolumbus.fi/kari.stenman).



travail que nous n'avons jamais su mener à bien avec nos propres avions.

Au fait, saviez-vous que les FAFL avaient reçu 5 Oxford ?

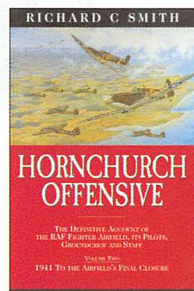
Régiment d'élite

Le tandem Keskinen-Stenman repart au combat avec, cette fois, l'historique du régiment LeR 3.

Formé en mars 1940 avec les moyens du bord, ce régiment se voit affecter le HeLv 24 en juillet 1942, une unité d'élite qui compte

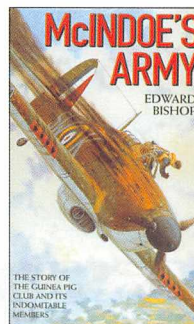
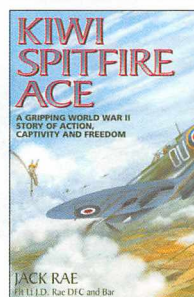
The « Oxbox »

Sans faire de bruit, Air Britain poursuit son « devoir de mémoire » concernant les avions anglais. Certes, le sujet peut ne pas être passionnant pour nous autres Français, mais en même temps, on ne peut qu'apprécier ce



The Grub Street Offensive

Trois nouveaux titres chez Grub Street, tous concernant exclusivement l'aviation britannique. Tout d'abord, *The Hornchurch Offensive*, relatant l'histoire de cette célèbre base anglaise de ses origines (1941) jusqu'à sa fermeture (1962). En annexe figure la liste des Spitfire utilisés par toutes les unités de Hornchurch et comme le N° 340 Squadron, un certain *Île-de-France*, y a stationné, le lecteur français pourra y retrouver la correspondance entre les pilotes et l'appareil qui leur était affecté !



tentative antérieure.

Enfin, *McIndoe's Army* retrace la vie du club des « cochons d'Inde », ces aviateurs gravement brûlés traités par le Dr McIndoe au Queen Victoria Hospital. Un livre sur la souffrance, mais aussi quelques belles leçons de courage et de persévérance.

CATALOGUE GENERAL TAMIYA 2002

En langue française et entièrement en couleur, voici la nouvelle édition du Catalogue de la 1ère Marque Mondiale de Modélisme ! 108 pages d'émerveillement et des tas d'idées de nouveaux projets. Disponible chez tous les détaillants ou auprès de T2M (voir bon de commande ci-dessous) Joindre € 9,90 (€ 7,46 + € 2,44 Frais de port).



BON DE COMMANDE

NOM :
PRENOM :
ADRESSE :

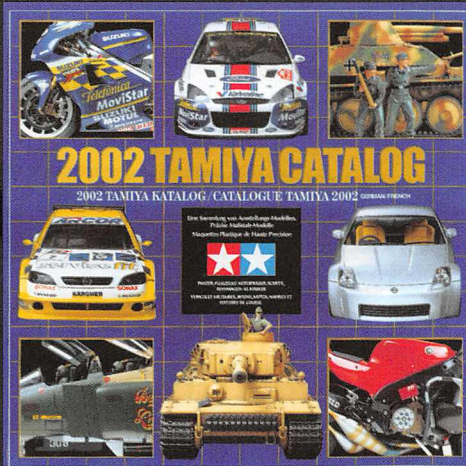
Signature :

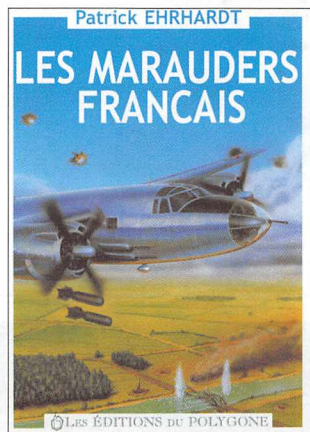
Ci-joint la somme de € 9,90

☐ Chèque Bancaire ☐ Carte Bancaire

N°CB

Date d'expiration :





Taxis en maraude

Quelque peu critiqué lors de la sortie de ses ouvrages sur la « 33 », Patrick Ehrhardt s'est largement racheté avec son nouveau livre sur les B-26 français. Globalement, il est d'excellente tenue, agréablement présenté et très complet. Toutefois, nous regrettons les libertés prises avec la langue française, tout particulièrement dans le titre, et l'esthétique discutable de la couverture.

Le livre commence par un préambule sur le réarmement français, prélude aux rééquipement des groupes de bombardement moyen sur B-26, puis sur l'entraînement. Si elles montrent que l'auteur a travaillé le sujet en profondeur, les nombreuses anecdotes n'ont pas leur place dans un travail à vocation historique.

On entre enfin dans le vif du sujet avec le déploiement en Sardaigne et les premières missions. La relation devient plus informative et les commentaires des anciens plus pertinents. On suit les unités au gré de leurs déplacements jusqu'aux poches de l'Atlantique.

Nous avons eu un peu de mal à suivre l'auteur quand il écrit que la doctrine d'emploi des Marauder servira de fondement à la FATAAC. Si cette dernière avait comme mission l'attaque de cibles fixes sur les arrières de l'ennemi – comme les B-26 – son rôle incluait des tâches beaucoup plus étendues, allant de l'appui tactique au déploiement outre-mer et on voit mal comment les Marauder auraient pu inspirer une stratégie aussi complexe. La relation de la carrière des B-26 après la guerre se limite à leur emploi militaire, mais c'est un choix de l'auteur – c'est presque par hasard que l'on apprend que Air France a utilisé les derniers B-26 dans son école de mécaniciens. De même leur carrière au sein du CEAM et du CEV est passée sous silence.

Les annexes constituent à n'en pas douter le point fort du livre. D'abord, sont passées en revue toutes les missions avec force détails et photos des objectifs traités. Ensuite, vient la liste des 330 Marauder utilisés par les Français. Il est quand même étonnant de constater qu'il n'existe aucun document dans les archives US permettant de reconstituer avec précision les effectifs cédés par l'USAAF, car seulement 164 B-26 ont été fournis officiellement dans le cadre du « Prêt-Bail ». On est loin du compte... C'est donc un véritable travail de fourmi auquel a dû se livrer l'auteur. Deux autres listes (notamment la correspondance entre codes tactiques et numéros de série) complètent les annexes.

Les photos sont plus généralement groupées à la fin du livre pour appuyer les listes. Elles sont dans l'ensemble de bonne qualité et bien mises en valeur.

Nous recommandons sans réserve cet ouvrage tant attendu et qui mérite une bonne place dans la bibliothèque de tout passionné de l'histoire de l'aviation française qui se respecte.

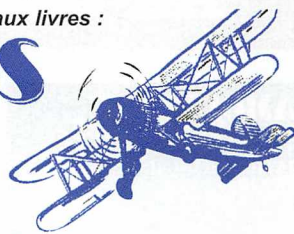
Les Marauders Français – P.Ehrhardt – Éditions du Polygone, BP 75, 67542 Ostwald Cedex – 464 pages, 407 photos – Prix : 66 euros franco de port (disponible chez l'éditeur) ou 57,93 euros en librairie. Pour les plus malins, 30% de réduction en commandant à :

<http://www.erv93-bretagne.net/Archives/articles-edito/livre-marauder.htm>

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion



Passez commande de vos nouveaux livres :
envoi en recommandé 48 h !

Christophe Gibelin présente:

« Les Chasseurs aux couleurs françaises »

Auteur de la célèbre bande dessinée « Les Ailes De Plomb » Christophe Gibelin vous propose ces quatre magnifiques tirages des « chasseurs aux couleurs françaises ».



Tiré en série limitée de 500 exemplaires, au format 40 x 60 cm sur papier grand luxe 300 gr mat, chaque tirage est numéroté et signé de la main de l'artiste.

23 euros chaque tirage
(+ 1 euro de frais de port)



A commander accompagné de votre règlement (Chèque ou N° Carte Bleue) aux éditions

Drivers
BP 99

31013 Toulouse cedex 6

commande par téléphone (CB uniquement) : 06 82 96 56 68



Pour commander vos livres par correspondance

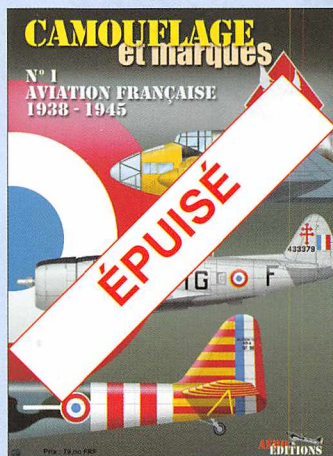
Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F. (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

DRIVERS

31, rue du Languedoc – BP 99
31013 TOULOUSE Cedex 6

Tél : 06 82 96 56 68 – Fax : 05 61 22 81 63

web : www.drivers.fr



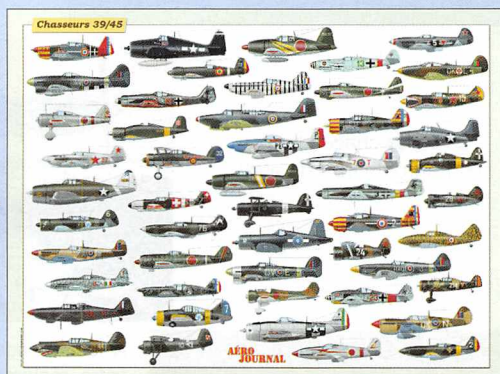
Ils étaient là...

60,80 euros + port
Métropole : 6,10 euros
DOM/TOM, CEE : 7,65 euros
Europe autre : 9,15 euros
Amériques, Afrique : 15,25 euros
Asie, Océanie : 22,90 euros



Poster

15,00 euros + port
Métropole : gratuit
CEE, DOM/TOM & Suisse : 1,00 euro
Autres pays : 2,00 euros



Dans le n° 25 (3 juin 2002)

Le Blohm+Voß BV 141

Une curiosité asymétrique



CJE et PhL traitent le courrier des lecteurs.
Les photos des dames derrière eux sont, bien évidemment, celles de leurs sœurs.

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS

BP 31

47551 AGEN-BOÉ CEDEX 1

☐ Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 25 au n° 30 inclus : France 32,80 euros - CEE, Suisse, DOM-TOM 37,35 euros - Autres pays 41,20 euros, air mail.

☐ Je souhaite recevoir :

___ exemplaire du/des n° 2 / 7 / 13 - Chaque numéro : 6,55 euros port inclus (tous pays).

___ exemplaire du/des n° 21 / 22 / 23 - Chaque numéro : 7,15 euros port inclus (tous pays).

___ exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...* - voir tarifs ci-dessus.

___ exemplaire(s) du poster - voir tarifs ci-dessus.

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)

☐ Carte : Visa - MasterCard n° _____ Date d'expiration : _____

☐ Fait à _____ le _____ Signature _____

LE FAUCON DU LAC GELÉ

Le 27 décembre 1943 est une journée d'hiver nuageuse, comme il y en a beaucoup en Finlande. Les écoliers de Valkjärvi font du patin à glace sur le lac gelé qui se trouve en plein milieu de ce petit village situé dans l'isthme de Carélie. Malgré la guerre les enfants profitent au mieux de leurs vacances de fin d'année. Pourtant le front est très proche et ces enfants lèvent souvent la tête pour guetter les avions à l'étoile rouge. Mais le risque d'en voir pour aujourd'hui semble limité car la neige commence à tomber et l'horizon s'obscurcit en même temps.

Puis tout à coup, le bruit d'un moteur d'avion se fait entendre, tout de suite suivis par des coups de feu venant du village. Les enfants lèvent les yeux et voient un avion qui tourne autour du lac à vitesse réduite; l'avion abaisse son train d'atterrissage et se pose sur le lac gelé. Les enfants regardent l'avion rouler doucement quand ils aperçoivent une étoile rouge sur le fuselage ! Ils ne demandent pas leur reste et patinent le plus vite possible vers le bord du lac. Ils rencontrent en chemin des soldats qui courent dans le sens opposé, les armes prêtes à l'emploi. Les soldats ne vont tirer aucun coup de feu car le pilote soviétique se rend sans opposer la moindre résistance.

Ce pilote est le lieutenant V.A. Ryevin âgé de 21 ans à peine. Il a décollé de Plehanovo pour se rendre à Kasimovo, où son unité, le 191 IAP et y est en partie basé. Au cours de son vol, il a rencontré du mauvais temps et a perdu son chemin. Il a donc décidé de poser son P-40M au

plus tôt, en espérant qu'il se trouverait du bon côté du front... espoir vite déçu qu'il aura tout loisir de méditer dans un camp de prisonniers !

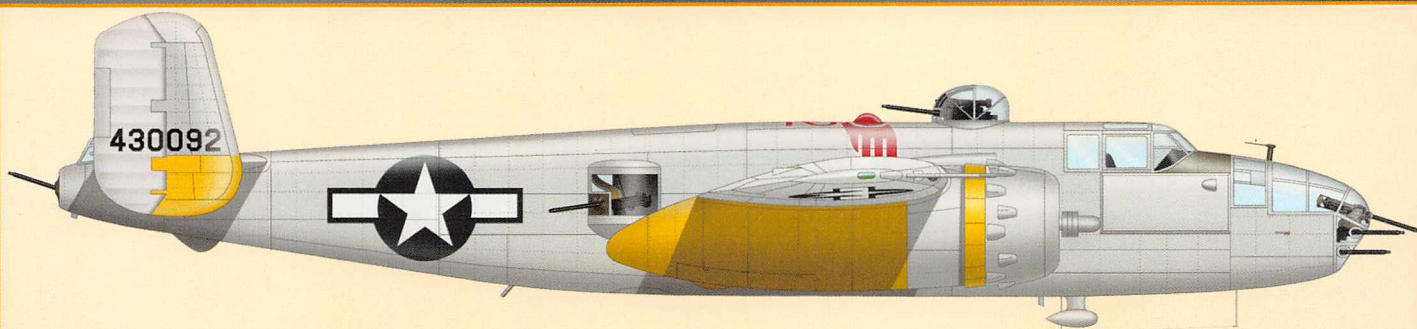
Son avion codé « 23 jaune » est un P-40M-1-CU 43-5925 fourni par les Américains au titre du « *lend-lease* », avion qui était parti par mer de Philadelphie le 20 février 1943. C'est le premier avion de ce type que les Finlandais capturent, mais ils le connaissent déjà, car il opère au-dessus de la Finlande depuis quelques mois. L'avion est démonté et transporté par train à l'école des mécaniciens qui se trouve à Utti. Il y est inspecté et testé en vol après avoir reçu le numéro de série KH-51. Le préfixe KH a été choisi en pensant par erreur que cet avion est un Kittyhawk, alors qu'il s'agit en fait d'un Warhawk. Le 2 juillet 1944, l'escadron de chasse HLeLv 32 qui vole sur Curtiss H-75, dont le P-40 est un dérivé, le prend en compte, mais il ne s'en servira pas en opération; seuls quelques vols de familiarisation sont effectués par les pilotes de l'unité. Le KH-51 reste avec le HLeLv 32 (qui devient HLeLv 13 le 4 décembre 1944) jusqu'en février 1945 et le 12 de ce mois, le lieutenant J.Hillo le transfère à Tampere pour qu'il y soit stocké à ciel ouvert. Il ne compte que 64 heures et 35 minutes de vol sous les couleurs finlandaises et ne volera plus jamais. Le 2 janvier 1950, le KH-51 est finalement vendu aux ferrailleurs.

Eino Ritaranta

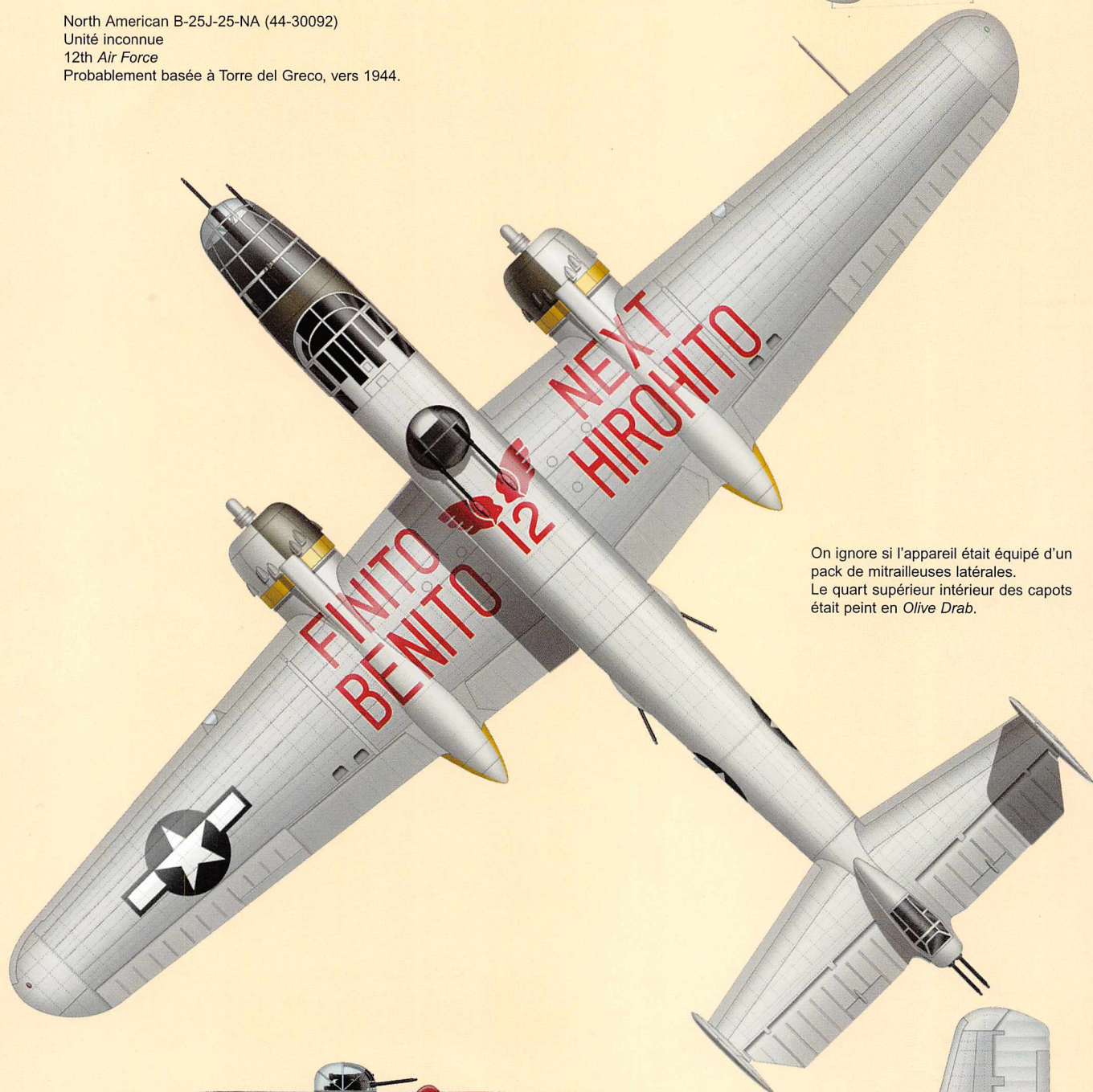


Avant et après, le P-40M capturé par les Finlandais le 27 décembre 1943. Affecté au HLeLv 32, il y volera fort peu et ne sera jamais utilisé opérationnellement.





North American B-25J-25-NA (44-30092)
Unité inconnue
12th Air Force
Probablement basée à Torre del Greco, vers 1944.



On ignore si l'appareil était équipé d'un pack de mitrailleuses latérales.
Le quart supérieur intérieur des capots était peint en Olive Drab.

